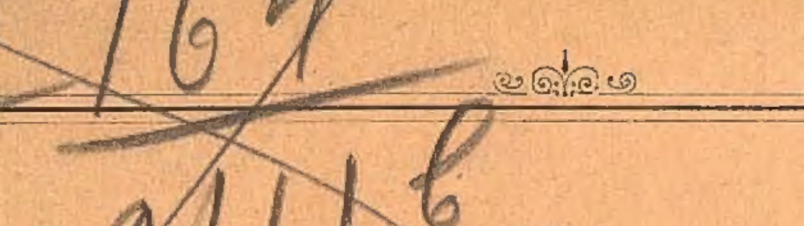
Доклад
Вятской губ. зем.
Управы....
по экономич. исслед.
дорог.
1901 г.



ДОКЛАДЪ

ВЯТСКОЙ

ГУБЕРНСКОЙ ЗЕМСКОЙ УПРАВЫ

губернскому собранію XXXV очередной сессіи

по экономическому изслѣдованію дорогъ

и

ПРИЛОЖЕНІЯ КЪ НЕМУ.





ВЯТКА.
Типографія и хромолитографія Маишеевой,
бывшая
Куклина и Красовскаго.
1901.



ДОКЛАДЪ №110

ВЯТСКОЙ

ГУБЕРНСКОЙ ЗЕМСКОЙ УПРАВЫ

губернскому собранію XXXV очередной сессіи 1901

по экономическому изслѣдованію дорогъ

и

ПРИЛОЖЕНІЯ КЪ НЕМУ.



ВЯТКА.

ТИПОГРАФІЯ И ХРОМОЛИТОГРАФІЯ МАНШЕЕВОЙ,
БЫВШАЯ
КУКЛИНА И КРАСОВСКАГО.
1901.


Печатано съ разрѣшенія Г. Вятскаго Губернатора. 9 октября 1901 г.







ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ:

Стран.	Строка.	Напечатано:	Слѣдуетъ читать:
9	18 сверху	въ настоящемъ докладѣ и на выборъ.	въ настоящемъ докладѣ.
—	16 снизу	и на вырубку	и на выборку
82	7 снизу	217195	197195
—	11 сн.	конечная часть дороги,	По конечной части дороги,
116	12 сверху	230000 пуд. или 9200 подводъ.	485000 пуд или 19400 подводъ.
—	14 сверху	485000 пуд., или 17400 подводъ.	230000 пуд. или 9200 подводъ.

№ 110.

В Вятское губернское земское собраніе XXXV очередной сессіи 1901

Вятской губернской земской управы

ДОКЛАДЪ

по экономическому изслѣдованію дорогъ губерніи.

Согласно постановленія губернскаго земскаго собранія прошлой сессіи, состоявшагося въ утреннемъ засѣданіи 9 декабря, по порученію губернской управы лѣтомъ нынѣшняго года были собраны матеріалы объ экономическомъ значеніи всѣхъ дорогъ, внесенныхъ въ нынѣшнюю очередь изслѣдованія, за исключеніемъ подъѣздной дороги Холуница—ст. Ардаши, Пермской жел. дороги. Собираніе матеріаловъ, по примѣру прежнихъ лѣтъ, производилось черезъ временно приглашенныхъ лицъ, преимущественно изъ числа народныхъ учителей.

Подробная обработка и группировка матеріаловъ, полученныхъ при изслѣдованіи дорогъ въ 1900 г., а также извлеченіе наиболѣе существенныхъ данныхъ объ экономическомъ значеніи тѣхъ дорогъ, относительно которыхъ были собираемы свѣдѣнія лѣтомъ нынѣшняго года, производилась дорожнымъ статистикомъ, состоящимъ при дорожномъ отдѣлѣ губернской управы. Кромѣ того, дорожный статистикъ былъ дважды командированъ губернскою управою для полученія на мѣстѣ свѣдѣній общаго характера, но наиболѣе существенныхъ въ грузовой службѣ грунтовыхъ путей губерніи и для выясненія экспорта хлѣбныхъ грузовъ изъ предѣловъ губерніи. Результатомъ работъ дорожнаго статистика, производившихся подъ наблюденіемъ губернскаго земскаго инженера, и является „Приложеніе" къ настоящему докладу, заключающее описаніе большинства дорогъ, изслѣдованныхъ въ два послѣдніе года.

Описаніе дорогъ, какъ изволитъ усмотрѣть губернское собраніе изъ „Приложенія" къ докладу, распадается на двѣ главныя части: первая состоитъ изъ подробнаго экономическаго описанія дорогъ очереди изслѣдованія 1900 г.; а вторая—въ болѣе краткой, сжатой, экономической характеристикѣ нѣкоторыхъ дорогъ очереди 1901 года.

Въ заключеніе же сего доклада приводится общій обзоръ всѣхъ дорогъ, изслѣдованныхъ въ послѣдніе 3 года, и ихъ классификація по грузовой службѣ и экономическому значенію.

Первая часть изслѣдованія имѣетъ кромѣ того обильный цифровый матеріалъ по всѣмъ категоріямъ изслѣдованія, разработанный и сгруппированный по сводным вѣдомостямъ и хранящійся въ настоящее время въ рукописи при дорожномъ отдѣлѣ управы. Къ напечатанію его будетъ приступлено въ январѣ будущаго года; тогда же будетъ приступлено и къ болѣе подробной разработкѣ матеріала, полученнаго объ экономическомъ значеніи дорогъ въ 1901 году, а также и о дорогахъ, которыя будетъ угодно губернскому собранію включить въ очередь изслѣдованія будущаго 1902 года.

Затѣмъ, кромѣ экономическаго описанія къ настоящему докладу прилагается діаграмма, графически показывающая сравнительную грузоподъемность всѣхъ дорогъ губерніи, изслѣдованныхъ въ экономическомъ отношеніи въ послѣдніе 3 года, начиная съ 1899. Наконецъ, къ докладу прилагается карта Вятской губерніи въ 16-ти верстномъ масштабѣ, на которую подробно нанесены всѣ рѣчныя системы губерніи, Пермская желѣзная дорога и два возможныхъ варіанта будущей магистрали, Вятка-Петербургъ, главные грунтовые пути губерніи, какъ экономически изслѣдованные, такъ еще пока и не изслѣдованные; затѣмъ почти всѣ села, всѣ волостныя правленія и другіе промышленные, торговые и административные центры. Къ сентябрю будущаго года, когда будетъ закончена разработка общей сѣти изслѣдуемыхъ дорогъ губерніи, и тогда на картѣ уже отъ руки графически будетъ обозначена грузоподъемность и характеръ грузового и легкового движенія на каждой изъ изслѣдованныхъ дорогъ.

Въ очередь экономическаго изслѣдованія 1902 г. губернская управа по преимуществу вноситъ подъѣздные пути къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и рѣчнымъ пристанямъ. Въ выборѣ ихъ губернская управа руководствовалась или постановленіями очередныхъ уѣздныхъ собраній нынѣшняго года, въ которыхъ прямо или косвенно обнаруживался взглядъ подлежащихъ уѣздныхъ земствъ на экономическое значеніе мѣстныхъ грунтовыхъ путей или тѣми данными, которыя, будучи получены косвеннымъ путемъ при обслѣдованіи дорогъ въ нынѣшнемъ году, указываютъ на экономическую важность того или иного пути. Вотъ списокъ этихъ дорогъ съ краткимъ изложеніемъ тѣхъ основаній, которыя послужили для губернской управы ко внесенію ихъ въ очередь экономическаго изслѣдованія.

Вятскій уѣздъ: Выяснить подъѣздные пути къ станціямъ „Полой и

Просница“ Пермской желѣзной дороги изъ предѣловъ Вятскаго и Нолинскаго уѣздовъ, отъ с. Богородскаго черезъ Верхне-Ильинское, Селезеневское и Вожгальское.

Глазовскій уѣздъ:—подъѣздные пути къ станціямъ Пермской жел. дороги—къ ст. Яръ отъ с. Укана; къ ст. Кезъ изъ Тольенской и Дебесской волостей; къ ст. Кузьма изъ Лыпской и Юсовской волостей; къ ст. Балезино изъ Балезинской и Люкской волостей. Необходимость выясненія этихъ подъѣздныхъ путей основывается на данныхъ, сообщенныхъ губернской управѣ управленіемъ Пермской желѣзной дороги.

Слободской уѣздъ:—подъѣздная дорога къ ст. Зуевка отъ с. Сезенева. Этотъ подъѣздной путь былъ изслѣдованъ еще въ 1899 г., но такъ какъ сообщеніе матеріаловъ производилось до эксплоатаціи Пермской желѣзной дороги, то грузовое значеніе ея съ того времени сильно измѣнилось. Между тѣмъ, содержаніе ея въ настоящее время при усиленномъ грузовомъ и легковомъ движеніи къ ст. Зуевка является весьма обременительнымъ для крестьянъ Сезеневской волости.

Сарапульскій уѣздъ:—1) о грузовомъ движеніи черезъ с. Петропавловское къ пристани Оханскъ на р. Камѣ; свѣдѣнія объ этой дорогѣ получены при обслѣдованіи конечной части Сибирскаго тракта, ближайшей къ границѣ Пермской губерніи; 2) дороги, соединяющія Ижевскій заводъ съ г. Сарапуломъ черезъ с. Бурановское, а черезъ с. Іюльское съ Воткинскимъ заводомъ.

Елабужскій уѣздъ:—подъѣздная дорога къ Пьяноборской пристани на р. Камѣ отъ села Чекалды, Сарапульскаго уѣзда, черезъ с. Ермолаево, Елабужскаго уѣзда.

Малмыжскій уѣздъ:—подъѣздная дорога къ Вятско-Полянской пристани отъ с. Большихъ-Учей черезъ Старотрыкскую волость. Указаніе на важность этого подъѣздного пути получено на Вятско-Полянской пристани, при обслѣдованіи губернскаго тракта, отъ г. Уржума къ г. Елабугѣ.

Нолинскій уѣздъ:—проселочная дорога отъ с. Богородскаго черезъ с. Ошланское къ с. Вожгалы. Эта дорога составляетъ часть вышеупомянутаго подъѣздного пути къ ст. Просницѣ.

Уржумскій уѣздъ:—1) Яранскій трактъ, отъ г. Уржума черезъ с.с. Архангельское, Байсу, Ляжъ, Кичму Уржумскаго уѣзда и черезъ с. Сердежъ Яранскаго уѣзда къ г. Яранску. Дорога эта характеризуется усиленнымъ движеніемъ хлѣбныхъ грузовъ, какъ по направленію къ пристанямъ Цѣпочкину и Турeку черезъ г. Уржумъ, такъ и въ противополож-

номъ направленіи къ г. Яранску. 2) Старо-Казанскій трактъ отъ г. Уржума черезъ Нартасъ до границы Казанской губерніи.

Яранскій уѣздъ:—Царевококшайскій (Казанскій) уѣздный трактъ отъ г. Яранска черезъ с.с. Лумъ, Оршанку до границы Казанской губерніи. Эта дорога соединяетъ Яранскій у. съ ближайшимъ для него рельсовымъ путемъ, Московско-Казанской желѣзной дорогой.

Котельническій уѣздъ: - проселочная дорога отъ с. Богородскаго черезъ с.с. Семеновское, Юмское, къ г. Котельничу.

Орловскій уѣздъ:—подъѣздные пути—отъ с. Окатьевскаго, Котельническаго уѣзда, къ Орловской пристани и изъ с. Пищальскаго къ Истобенской пристани. Первая изъ этихъ дорогъ ранѣе служила частью подъѣздного пути изъ г. Орлова къ Осиновской пристани, Вологодской губерніи.

Главное вниманіе, по мнѣнію губернской земской управы, должно быть обращено на выясненіе подъѣздныхъ путей къ пристанямъ р. Вятки и Камы и къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ этими двумя рѣками и рельсовымъ путемъ опредѣляется вывозная и привозная торговля по меньшей мѣрѣ для $^4/_5$ населенія губерніи. Общее протяженіе всѣхъ вышеперечисленныхъ дорогъ достигаетъ приблизительно 1000 верстъ.

Губернскимъ собраніемъ XXXIII очередной сессіи было постановлено пріостановиться включеніемъ въ число губернскихъ дорогъ, нынѣ содержащихся средствами уѣздныхъ земствъ или натуральною повинностью сельскихъ обществъ, до тѣхъ поръ, пока не будетъ выработанъ общій планъ дорогъ, изслѣдованныхъ въ экономическомъ отношеніи. Хотя крайній срокъ, намѣченный этимъ постановленіемъ, истекаетъ къ будущему очередному собранію, тѣмъ не менѣе губернская управа, имѣя въ виду предположеніе, высказанное ею въ докладѣ объ экономическомъ изслѣдованіи дорогъ прошлогоднему очередному собранію, представляетъ при семъ краткое экономическое описаніе и картограмму дорогъ, изслѣдованныхъ въ послѣдніе 3 года.

При этомъ губернская управа, имѣя въ виду ходатайство по этому поводу Вятскаго уѣзднаго земскаго собранія минувшей очередной сессіи, предполагаетъ предварительно разослать законченное изслѣдованіе на заключеніе очередныхъ уѣздныхъ земскихъ собраній будущаго года. Впрочемъ, однородный примѣръ имѣлъ уже мѣсто въ практикѣ губернской управы. Это, именно, въ 1899 г., когда губернскою управою было разослано въ подлежащія уѣздныя земскія собранія экономическое описаніе дорогъ. Но принимая въ соображеніе, что выполненіе всѣхъ предстоящихъ работъ въ томъ объемѣ, какъ это требуется программою изслѣдованія, принятою

собраніемъ XXXIII очередной сессіи, было бы непосильно въ виду краткости времени для силъ одного лица—дорожнаго статистика, губернская управа находитъ необходимымъ и возможнымъ безъ ущерба для цѣлей изслѣдованія упростить и сократить программу собиранія свѣдѣній и ихъ обработку въ отношеніи дорогъ, предназначенныхъ къ экономическому изслѣдованію въ будущемъ году. Это упрощеніе работъ должно состоять въ исключеніи объѣзда регистраторомъ всѣхъ селеній, находящихся въ предѣлахъ 10-ти-верстнаго района даннаго пути съ цѣлью заполненія селенныхъ карточекъ. Несмотря на все обиліе и сложность матеріала, заключающагося въ селенныхъ карточкахъ, въ характеристикѣ пути этотъ матеріалъ имѣетъ второстепенное значеніе, тѣмъ болѣе, что всѣ данныя, которыя извлекаются изъ селенныхъ карточекъ и имѣютъ наибольшую цѣнность въ конечныхъ выводахъ, могутъ быть получены съ достаточною точностью и опредѣленностью извлеченіемъ изъ данныхъ подворной и текущей статистики и опросомъ во всѣхъ сколько-нибудь оживленныхъ торговыхъ и промышленныхъ центрахъ.

Преимущественное же вниманіе при собираніи свѣдѣній, по мнѣнію губернской управы, должно быть обращено на опредѣленіе района вліянія дороги, на полученіе свѣдѣній о размѣрахъ грузового и легковаго движенія, о направленіи грузовъ въ мѣстныхъ торговыхъ и промышленныхъ центрахъ, путемъ опроса прежде всего представителей наиболѣе крупныхъ торговыхъ фирмъ, затѣмъ второстепенныхъ скупщиковъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ заведеній, содержателей постоялыхъ дворовъ и проч. При такомъ сокращеніи изслѣдованія послѣдуетъ соотвѣтствующее сокращеніе и въ расходахъ по вознагражденію временныхъ регистраторовъ, сокращеніе въ трудѣ по группировкѣ и обработкѣ полученнаго матеріала, но безъ ущерба для цѣли экономическаго изслѣдованія.

Общій расходъ на производство изслѣдованія новыхъ дорогъ и другія работы, предстоящія въ будущемъ году, губернская управа опредѣляетъ въ 800 руб., въ томъ числѣ до 500 руб. на вознагражденіе регистраторовъ и 300 руб. на переписку и типографскіе расходы. Но ограничиться таковой суммой будетъ возможно не иначе, какъ только при вышеуказанномъ сокращеніи программы изслѣдованія. Испрашиваемый кредитъ въ 800 р. на экономическое изслѣдованіе дорогъ въ 1902 году и типографскіе расходы внесенъ въ докладъ о размѣрѣ кредита, потребнаго на отбываніе дорожной повинности въ будущемъ 1901 году.

Здѣсь же губернская управа считаетъ необходимымъ и умѣстнымъ

сказать нѣсколько словъ о практическомъ значеніи произведеннаго экономическаго изслѣдованія грунтовыхъ дорогъ въ виду близкаго осуществленія сѣверной магистрали, Вятка-Петербургъ. Нѣтъ никакого сомнѣнія въ томъ, что этотъ рельсовый путь кореннымъ образомъ повліяетъ на грузоподъемность и грузонаправленіе (большинства) грунтовыхъ дорогъ губерніи, въ томъ числѣ и изслѣдованныхъ въ экономическомъ отношеніи. Вліяніе его будетъ далеко болѣе интенсивнымъ, чѣмъ вліяніе Пермь-Котласской, нынѣ Пермской желѣзной дороги, такъ какъ съ открытіемъ движенія по линіи Вятка-Петербургъ для большей части нашей губерніи представится возможнымъ пользоваться усовершенствованнымъ путемъ сообщенія съ обѣими столицами и внутренними промышленными районами.

Однако то обстоятельство, что желѣзнодорожная магистраль прорѣжетъ сѣверъ губерніи, ея вліяніе не можетъ распространиться далеко въ глубину южной половины губерніи, по крайней мѣрѣ въ смыслѣ ослабленія грузового значенія существующихъ подъѣздныхъ путей къ низовымъ пристанямъ р. Вятки. Несомнѣнно, линія Вятки-Петербургъ, привлечетъ къ себѣ большинство грузовъ, экспортируемыхъ въ настоящее время по р. Вяткѣ къ Рыбинску, вслѣдствіе этого грузоподъемность и экономическое значеніе всѣхъ подъѣздныхъ путей къ Вятскимъ пристанямъ не только не будетъ ослаблено, но въ значительной мѣрѣ усилится. Но эта линія едва-ли можетъ оказать замѣтное вліяніе на грузоподъемность подъѣздныхъ путей къ Камскимъ пристанямъ находящихся въ предѣлахъ Вятской губерніи и подъѣздныхъ путей къ Волжскимъ пристанямъ, къ которымъ въ настоящее время тяготѣютъ грузы изъ Яранскаго и отчасти Уржумскаго уѣздовъ. Равнымъ образомъ, она не измѣнитъ существующаго вывоза хлѣбныхъ грузовъ изъ значительной части Яранскаго уѣзда и изъ западной половины Уржумскаго въ Костромское и Нижегородское Ветлужье, гдѣ по причинѣ недостатка въ мѣстныхъ продовольственныхъ средствахъ существуетъ на таковыя постоянный спросъ.

Что же касается изслѣдованныхъ дорогъ въ сѣверныхъ уѣздахъ— Котельническомъ, Орловскомъ, Вятскомъ, Нолинскомъ, Слободскомъ и Глазовскомъ, то всѣ онѣ, имѣя направленіе приблизительно перпендикулярное къ желѣзно-дорожной линіи, могутъ только выиграть въ отношеніи грузоподъемности и своего экономическаго значенія въ случаѣ открытія желѣзно-дорожнаго движенія по направленію къ Петербургу. Исключеніе составляетъ только Троицко-Котельническій проселокъ и часть губернскаго Московскаго тракта, заключающагося между г.г. Вяткой и Котельничемъ. Значеніе обѣихъ этихъ дорогъ, почти параллельныхъ будущему рельсовому

пути, по всей вѣроятности будетъ если не уничтожено, то по крайней мѣрѣ низведено до самыхъ незначительныхъ размѣровъ.

Все сказанное относительно будущей роли линіи Вятка—Петербургъ не даетъ основанія пренебрегать полученными въ настоящее время результатами экономическаго изслѣдованія дорогъ губерніи. Болѣе глубокое измѣненіе въ грузовомъ значеніи дорогъ южной половины губерніи могло бы произвести проложеніе рельсоваго пути по южной части въ направленіи перпендикулярномъ къ теченію р. р. Вятки и Камы. Но осуществленіе такихъ проектовъ, повидимому, еще на долгое время останется проблематичнымъ, главнымъ образомъ потому, что каждый изъ нихъ, будучи основательно и всесторонне мотивированъ съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, очень мало заключаетъ въ себѣ мотивовъ для выгодности даннаго пути съ точки зрѣнія интересовъ общегосударственнаго свойства.

Резюмируя все вышеизложенное, губернская управа имѣетъ честь покорнѣйше просить губернское собраніе о слѣдующемъ:

1) Включить въ очередь экономическаго изслѣдованія 1902 года грунтовыя дороги, списокъ которыхъ приведенъ въ настоящемъ докладѣ и на выборку.

2) Разрѣшить сокращеніе программы изслѣдованія въ смыслѣ исключенія изъ нея собиранія свѣдѣній по всѣмъ селеніямъ района, съ цѣлью заполненія селенныхъ карточекъ, обративъ особенное вниманіе на полученіе свѣдѣній въ торговыхъ центрахъ отъ владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ фирмъ на вырубку свѣдѣній изъ отчетовъ желѣзнодорожнаго управленія и пароходствъ,

и 3) Уполномочить губернскую управу разослать законченное экономическое описаніе всѣхъ изслѣдованныхъ дорогъ на предварительное разсмотрѣніе очередныхъ уѣздныхъ земскихъ собраній 1902 года; сводъ же этихъ заключеній съ общимъ заключеніемъ губернской управы представить очередному губернскому земскому собранію будущей очер. сессіи.

Въ заключеніе губернская управа имѣетъ честь представить вниманію губернскаго собранія краткія свѣдѣнія о дорогахъ, изслѣдованныхъ въ послѣдніе 3 года, расположивъ ихъ по тремъ главнымъ категоріямъ:

А. Подъѣздные пути къ станціямъ Пермской желѣзной дороги.

1) Дорога отъ с. Дебессъ къ ст. Чепца, протяженіемъ въ 43 версты, проходящая черезъ с. Поломъ, Глазовскаго уѣзда, составляетъ часть бывшаго Вятско-Пермскаго тракта. Въ настоящее время она служитъ отчасти для провоза грузовъ изъ юго-восточныхъ мѣстностей Глазовскаго уѣзда и сопредѣльныхъ съ ними мѣстностей Сарапульскаго уѣзда на ст.

Чепца Пермской жел. дороги и отчасти на ст. Кезъ. Въ то же время она является наиболѣе удобнымъ путемъ для проѣзда изъ г. Сарапула, Ижевского и Воткинскаго заводовъ и почти всѣхъ остальныхъ мѣстностей Сарапульскаго уѣзда къ ст. Чепца, Пермской желѣзной дороги, а отсюда въ г. Вятку и другіе сѣверные города и мѣстности губерніи. Движеніе пассажировъ происходитъ отъ г. Сарапула черезъ Воткинскій заводъ, с.с. Шарканское, Тыловай, Дебессы и Поломъ. Наибольшая грузоподъемность ея опредѣлена въ 150000 пудовъ или 6000 подводъ, не считая усиленнаго легкового движенія изъ предѣловъ Сарапульскаго уѣзда къ ст. Чепца и обратно. Грузовое движеніе по этому пути еще нельзя считать окончательно выяснившимся и тѣмъ болѣе установившимся.

(Подробное описаніе ея помѣщено на страницѣ 19—29 „Приложеніе“ къ настоящему докладу).

2) Проселочная дорога, содержащаяся въ настоящее время на средства губернскаго земства и пролегающая *отъ с. Уней черезъ с. Пышкетское къ гор. и ст. Глазовъ*, является подъѣзднымъ путемъ для южно-центральныхъ мѣстностей Глазовскаго уѣзда къ уѣздному городу и къ находящимся при немъ одной изъ важнѣйшихъ въ предѣлахъ Глазовскаго уѣзда желѣзнодорожныхъ станцій и хлѣбныхъ рынковъ. Наивысшая грузоподъемность дороги (между с. Пышкетскимъ и Глазовымъ) опредѣлена почти въ 500000 пудовъ или 20 тысячъ грузовыхъ подводъ. (Подробное описаніе ея помѣщено на стр. 130—134 Приложенія).

3) *Подъѣздная дорога, Уни-Святица-Фаленки*, служитъ для провоза преимущественно сельско-хозяйственныхъ грузовъ изъ центрально-западной части Глазовскаго уѣзда къ ст. Фаленки Пермской желѣзной дороги, а также въ г г. Слободской, Вятку и горные заводы. Существующая грузоподъемность ея опредѣлена въ 330000 пудовъ, изъ нихъ на желѣзнодорожную станцію не свыше 150000 пудовъ. (Описаніе ея помѣщено на стр. 134—139 „Приложенія“).

4) *Подъѣзная дорога къ ст. Зуевка отъ с. Богородскаго, Нолинскаго уѣзда черезъ с. Лемское—Глазовскаго уѣзда, Мухинское и Косинское—Слободского.* Вблизи с. Косинскаго съ ней сливается подъѣздная дорога отъ с.с. Верхокосинскаго и Верхосунскаго, Сунского. Грузоподъемность дороги достигаетъ 350000 пудовъ. Отправляется на ст. Зуевка съ нея около 170000 пудовъ или 6800 подводъ. Преобладающими грузами являются хлѣбные, около 115000 пуд., и предметы производства писчебумажной фабрики—до 32000 пудовъ. Остальные 180000 пудовъ направляются въ г. Слободской Вятско-Пермскимъ трак-

томъ черезъ с. Сезеневское и Роговское, а также къ Холуницкіе заводы и въ сѣверныя мѣстности Слободского уѣзда.

5) *Подъѣздная дорога отъ г. Слободского къ ст. Ардаши.* Грузоподъемность конечной части этого пути, примыкающей къ ст. Ардаши, опредѣлена въ 100000 пудовъ, изъ нихъ болѣе 60000 пудовъ кожевеннаго товара, доставляемаго изъ Сибири Пермской желѣзной дорогой. Эта часть подъѣздного пути, имѣющая протяженіемъ около 12 верстъ, отклоняется къ западу отъ направленія бывшаго Вятско-Пермскаго тракта. Если при опредѣленіи грузоподъемности принять во вниманіе весь путь, то грузовое значеніе той части бывшаго Вятско-Пермскаго тракта, которая примыкаетъ къ г. Слободскому, превышаетъ 1 милліонъ пудовъ. Дѣло въ томъ, что по этой части Пермскаго тракта идутъ въ г. Слободской и въ сѣверныя мѣстности губерніи хлѣбные грузы изъ-за-Чепецкихъ волостей Вятскаго уѣзда; затѣмъ изъ 4-хъ волостей, отдѣляющихся отъ общаго массива Слободского уѣзда къ югу въ видѣ неправильнаго четырехугольника, — Косинской, Мухинской, Сунской, Островновской — и изъ Глазовскаго уѣзда. Здѣсь же провозятся большая часть сырья, закупаемаго многочисленными скупщиками изъ числа каринскихъ татаръ; наконецъ, по этому же пути впередъ и обратно идутъ грузовыя и легковыя подводы на Слободскіе базары, въ томъ числѣ и подводы съ дровами и другими лѣсными матеріалами и предметами лѣсного промысла.

6) *Подъѣздная дорога отъ с. Великорѣцкаго черезъ с. Верховское къ ст. Юрья* пока обладаетъ весьма незначительною грузоподъемностью. Всего на ст. Юрья отправлено и получено грузовъ въ теченіе 1900 г. 14460 пудовъ, изъ нихъ на подъѣздной путь отъ с. Верховскаго приходится около 10000 пудовъ.

Б. Подъѣздные пути къ рѣчнымъ пристанямъ.

КЪ РѢКѢ ВЯТКѢ. 1) *Проселочная дорога отъ с. Доровскаго къ г. Котельничу и пристани того же имени* соединяетъ сѣверъ Котельническаго уѣзда съ уѣзднымъ городомъ. Грузоподъемность ея опредѣлена въ 372000 пудовъ или до 15000 подводъ.

2) *Подъѣздныя дорога отъ с. Троицкаго къ г. Котельничу* принимаютъ 102330 пуд. грузовъ, состоящихъ изъ сельскохозяйственныхъ предметовъ, скупаемыхъ мѣстными торговцами и грузовъ торговыхъ и промышленныхъ заведеній. Кромѣ того, полугрузовыхъ подводъ, проходящихъ въ въ теченіе года на Котельническіе еженедѣльные торжки и ярмарки не

менѣе 12000 или 180000 пудовъ; всего, слѣдовательно, проселкомъ пройдетъ до 300000 пудовъ, или 12000 подв.

3) *Пишнуръ-Арбажъ-Сорвижи.* По этому подъѣздному пути доставляется на Сорвижскую пристань до 180000 пудовъ хлѣбныхъ и льняныхъ грузовъ. Собственно говоря, это количество грузовъ проходитъ не по одной дорогѣ, а почти равными частями по двумъ дорогамъ: отъ Пишнура и Верхотульскаго через Смолино къ Сорвижамъ и отъ Арбажа прямо къ Сорвижамъ.

4) Болѣе значительная масса сельскохозяйственныхъ продуктовъ поступаетъ изъ южной части Котельническаго уѣзда проселкомъ отъ ст. *Пишнура черезъ Арбажъ и Васильково въ Кукарку.* Грузоподъемность этого проселка опредѣлена въ 200000 пудовъ грузовъ всѣхъ наименованій.

5) *Яранско-Кукарскій трактъ.* Грузоподъемность наибольшаго участка, примыкающаго къ сл. Кукаркѣ, опредѣлена въ 963000 пудовъ или 37500 подводъ. (Описаніе на стр. 47—49 Приложенія).

6) *Подъѣздная дорога отъ с. Уней черезъ с. Нѣмское къ пристани Медвѣдкѣ.* Грузоподъемность этой, въ настоящее время проселочной, дороги опредѣлена въ 505000 пудовъ или 20200 подводъ, проходящихъ по обоимъ направленіямъ. (Описаніе на стр. 18-19 Приложенія).

7) С. Кильмезь—пристань Кильмезское устье и с. Шурма. Грузоподъемность главной части проселка, расположенной по лѣвобережью р. Кильмезя, достигаетъ 370000 пудовъ или 14800 подводъ. Грузы состоятъ по преимуществу изъ предметовъ лѣсного промысла и снастей, доставляемыхъ для рѣчныхъ судовъ и лѣсопромышленниковъ Малмыжскаго и Уржумскаго уѣздовъ.

8) *Подъѣздная дорога отъ г. Малмыжа къ устью р. Шошмы.* Грузоподъемность опредѣлена въ 680000 пудовъ или 27200 подводъ, преимущественно хлѣбныхъ грузовъ.

Подъѣздныя дороги къ пристанямъ р. Камы.

1) Проселочная дорога отъ дер. Пинезь на границѣ Малмыжскаго и Елабужскаго уѣздовъ черезъ Сюгинскій стекольный заводъ, с. Можгу, дер. Байтеряково къ пристани на р. Камѣ при с. Икскомъ Устьѣ. Грузоподъемность опредѣлена при изслѣдованіи въ 1899 г. въ 816000 пуд. и при дополнительномъ изслѣдованіи лѣтомъ 1901 года въ 1 милліонъ пудовъ или 40000 подводъ; въ томъ числѣ грузовъ Сюгинскаго завода не менѣе 700000 пудовъ или 28000 подводъ. (Описаніе помѣщено на стр. 30—37 приложенія къ докладу собранію XXXIII очередной сессіи).

2) *Сарапульско-Каракулинскій трактъ*. Грузоподъемность 1185000 пудовъ или 47000 подводъ. (Описаніе на стр. 49—57 Приложенія къ докладу собранію XXXIII очередной сессіи).

3) *Ижевско-Гольянскій трактъ*. Грузоподъемность—1997000 пуд. или до 80000 подводъ, въ томъ числѣ грузовъ оружейнаго и сталедѣлательнаго заводовъ 713000 пудовъ, лѣсопильнаго завода 250000 пудовъ. (Подробное описаніе на стран. 98—108 Приложенія къ настоящему докладу).

Подъѣздныя дороги къ волжскимъ пристанямъ.

1) Царевосанчурско-Козмодемьянскій трактъ, соединяющій Яранскій уѣздъ къ Корытенской пристанью на р. Волгѣ. Грузоподъемность опредѣлена въ 924000 пудовъ или 37000 подводъ. (Подробное описаніе на стр. 53—56 Приложенія къ настоящему докладу).

2) Ильинско-Окашевскій трактъ, пролегающій черезъ Яранскій уѣздъ вблизи границы съ Уржумскимъ уѣздомъ. Грузоподъемность его опредѣлена въ 963000 пудовъ. Основываясь на изслѣдованіи Уржумско-Царевосанчурскаго проселка, произведенномъ въ нынѣшнемъ году, это количество грузовъ должно быть понижено до 500000 пудовъ, такъ какъ болѣе 400000 пудовъ провозятся по тому же направленію, и между тѣми же пунктами т. е. къ Волгѣ и обратно, но уже проселкомъ отъ сл. Кукарки черезъ с. Кичму, Новый Тарьялъ Тумью-Мучакшь Уржумскаго уѣзда. Сѣверные участки этихъ дорогъ служатъ подъѣздными путями къ Кукарской пристани на р. Вяткѣ. (Описаніе на стр. 57—74 Приложенія къ докладу собранія XXXIII очередной сессіи).

Горнозаводскія дороги.

1) *Дорога отъ Главно-Холуницкаго завода до границы Глазовскиго уѣзда*. Грузоподъемность болѣе 1 милліона пудовъ чисто заводскихъ грузовъ. Но въ это количество еще не включены массы руды и угля, провозимыя изъ заводскихъ дачъ. (Описаніе на стр. 74—75 Приложенія къ докладу собранія XXXIII сессіи).

2) *Проселочная дорога отъ Боровского рудника на границѣ Глазовскаго и Слободского уѣздовъ черезъ Омутнинскій и Пудемскій заводы къ ст. Яръ Пермской жел. дороги.* Сѣверный участокъ этой дороги въ предѣлахъ Омутнинской волости носитъ чисто горнозаводскій характеръ. Количество грузовъ, проходящее между Омутной и

Боровскимъ рудникомъ достигаетъ 1382000 пудовъ или 55280 подводъ; но уже между Омутной и Усть-Лекмой оно понижается до 238000 п., а въ конечной, южной, части до 193000 пуд. или менѣе 8000 подводъ. (Описаніе ея на стр. 89—98 нынѣшняго Приложенія).

В. Дороги смѣшаннаго типа.

Къ этой категоріи слѣдуетъ отнести всѣ остальныя дороги, экономически изслѣдованныя въ три послѣдніе года и не вошедшія въ предшествовавшія группы путей. Онѣ въ большинствѣ случаевъ выполняютъ весьма разнообразную службу: однѣ изъ нихъ по нѣкоторымъ участкамъ служатъ подъѣздными путями къ рѣчнымъ пристанямъ или желѣзнодорожнымъ станціямъ, являясь въ то же время средствомъ сообщенія съ уѣздными и губернскими центрами; другія, исполняя грузовую службу, имѣютъ или могутъ имѣть весьма важное административное или культурное значеніе. По нѣкоторымъ изъ нихъ проходятъ и транзитные грузы, хотя, строго говоря, транзитныхъ путей въ Вятской губерніи, въ самомъ тѣсномъ значеніи этого слова, въ настоящее время нѣтъ совсѣмъ. Вообще транзитныхъ грузовъ, т. е. такихъ, которые вступили бы на наши дороги изъ-за предѣловъ губерніи и удалялись бы за ея предѣлы, на изслѣдованныхъ путяхъ зарегистровано весьма небольшое количество. Гораздо болѣе встрѣчается такихъ грузовъ, которые являются транзитными для дорогъ одного или двухъ уѣздовъ, но появленіе грузовъ и провозъ или прибытіе ихъ къ мѣсту назначенія ограничивается предѣлами нашей-же губерніи.

Обратимся къ краткому описанію каждой изъ дорогъ смѣшаннаго типа.

1) *Воткинско-Дебесскій проселокъ, проходящій черезъ с. Шарканское.* Эта дорога одновременно служитъ подъѣзднымъ путемъ къ ст. Чепца Пермской ж. д. и подъѣзднымъ путемъ для грузовъ, поступающихъ въ Воткинскій заводъ. Грузоподъемность его на участкѣ, примыкающемъ къ заводу, опредѣлена болѣе 36000 подводъ или до 900000 пудовъ, тогда какъ по болѣе сѣверному участку, Шаркань-Тыловай, 9220 подводъ или около 233000 пуд. а по участку Тыловай-Дебессы, только уже 4260 подводъ или 107000 пудовъ. На первомъ участкѣ преобладаютъ чисто заводскіе грузы, именно, лѣсъ и известь, необходимые для заводскаго производства. (Описаніе на стр. 85—96 приложенія къ журналу XXXIII очередной сессіи).

2) То же самое слѣдуетъ сказать и относительно службы *проселочной дороги отъ Ижевского завода черезъ с. Никольское на с. Пыліи-*

жикьинское. При обслѣдованіи Сибирскаго тракта получено указаніе, что по этой дорогѣ во время прекращенія навигаціи проходитъ до 150000 п. грузовъ изъ Ижевского и Воткинскаго заводовъ въ Казань и грузовъ обратнаго направленія. Замѣтимъ между прочимъ, что грузы эти являются транзитными для той части Сибирскаго тракта, которая заключается между дер. Вихаревской и границей Казанской губерніи. Грузоподъемность участка, ближайшаго къ Ижевскому заводу, опредѣлена въ 64,000 подв. или въ 1600000 пудовъ, тогда какъ къ гран. Малмыжскаго уѣзда—230000 пудовъ и 9200 подводъ. Преобладающими грузами въ этомъ случаѣ являются дрова, уголь и другіе лѣсные матеріалы, доставляемые въ Ижевскій заводъ. Хлѣбныхъ грузовъ зарегистровано около 225000 п.

·) Тѣми же признаками характеризуется и *Ижевско-Елабужскій трактъ, находящійся между Ижевскимъ заводомъ и дер. Агрызь*, въ 4 верстахъ отъ Сарапульско-Елабужскаго тракта. Грузоподъемность участка, ближайшаго къ Ижевскому заводу, опредѣлена въ 485000 пуд. или 19400 подв., а перваго въ 230000 пуд. или 9200 подводъ.

4) *Малмыжскій скотопрогонный трактъ*, пролегающій въ юго-восточной части Нолинскаго уѣзда, служитъ для провоза разныхъ грузовъ изъ Нолинскаго уѣзда въ Малмыжскій и на Мензелинскую ярмарку, а также грузовъ, провозимыхъ въ обратномъ направленіи, въ уѣзды Нолинскій и Вятскій. Наибольшая грузоподъемность, въ 12000 подводъ или 300000 пуд. опредѣлена для южнаго участка, между дер. Острый Мысъ и границей Малмыжскаго уѣзда. (Описаніе на стран. 1—17 изслѣдован. 1899 г.).

5) *Нолинско-Глазовскій уѣздный трактъ* въ предѣлахъ Нолинскаго уѣзда отъ границы послѣдняго съ Глазовскимъ уѣздомъ до с. Архангельскаго. Грузоподъемность до открытія движеніи по Пермской желѣзной дорогѣ опредѣлена болѣе 800000 пуд. или 32000 подводъ для участка между с.с. Богородскимъ и Ильинскимъ. Подъ вліяніемъ Пермской жел. дор. количество грузовъ значительно понизилось, но пока не изслѣдованы размѣры этого пониженія. (Описаніе на стр. 17—25 того же изслѣдов.).

6) *Вожгальскій проселокъ*, соединяющій село Вожгалы и юго-восточный уголъ Вятскаго уѣзда съ Казанскимъ трактомъ, а черезъ послѣдній съ г. Вяткой. Грузоподъемность опредѣлена въ 235000 пудовъ или 9400 подводъ. (Описаніе на стр. 78—84 изслѣдованія 1899 г.).

7) *Кукарскій трактъ* служитъ подъѣзднымъ путемъ къ г. Вяткѣ, и къ ст. Просницѣ изъ предѣловъ Вятскаго, Орловскаго и Яранскаго уѣздовъ. Въ разгаръ навигаціи по р. Вяткѣ грузовое и легковое движеніе по Кукарскому тракту низводится до самыхъ незначительныхъ размѣровъ. Въ зимнее время, а также во время прекращенія навигаціи трактъ оживляется и служитъ для провоза различныхъ грузовъ преимущественно хлѣбныхъ въ г. Вятку; изъ Кукарки везутъ въ большомъ количествѣ валяную обувь. Изъ Вятки или со стороны Вятки, а также изъ Сибири и Пріуралья, черезъ ст. Просницу по нему отправляются различные товары, напримѣръ, желѣзо изъ Холуницкаго завода, выдѣланныя кожи, а для ближайшихъ мѣстностей мануфактурный и бакалейный товары, но рѣдко далѣе с. Верхошижемскаго, Орловскаго уѣзда. Наивысшая грузоподъемность опредѣлена за послѣднее время въ 250000 пуд. или 10000 подводъ.

8) *Сибирскій трактъ.* Въ отношеніи своего современнаго значенія долженъ быть разсматриваемъ, какъ соединеніе нѣсколькихъ самостоятельныхъ дорогъ, экономически довольно слабо связанныхъ между собою. Транзитныхъ грузовъ, проходящихъ изъ Пермской губерніи по направленію къ Казани и обратно, зарегистровано всего 2000 подводъ или до 50000 пуд. Грузовъ Ижевского и Воткинскаго заводовъ, захватывающихъ трактъ отъ дер. Вихаревой, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ отъ Порѣкской станціи до границы Казанской губ., зарегистровано 150000 пудовъ. Наивысшею грузоподъемностью въ 500000—680000 пудовъ или 20000—27200 подводъ характеризуется та часть тракта, которая заключается приблизительно между г. Малмыжемъ и дер. Вихарево. Наименьшею грузоподъемностью въ 90000—200000 пуд. или 3600—8000 подводъ, конечная часть къ востоку, между с. Сюмсями и границей Пермской губерніи. Участокъ между г. Малмыжемъ и границей Казанской губерніи имѣетъ грузоподъемность въ 463000 пуд. или 18500 подводъ. (Описаніе помѣщено на стр. 1—16 Приложенія къ настоящему докладу).

9) Грузоподъемность подъѣздной дороги отъ Главно-Холуницкаго завода до г. Слободского достигаетъ на большей части своего протяженія 522000 пудовъ или 20880 подводъ, въ томъ числѣ грузовъ Холуницкихъ заводовъ до 200000 пуд. и др. заводовъ до 100000 пуд., всего горнозаводскихъ грузовъ до 300000 пудовъ. На участкѣ, примыкающемъ къ г. Слободскому, грузоподъемность достигаетъ 813000 п. или 32520 подводъ.

10) Грузоподъемность почтовой дороги, *Можга-Мордва,* содержа-

щейся натуральною повинностью окрестнаго населенія, весьма незначительна по сравненію съ грузоподъемностью большинства другихъ изслѣдованныхъ дорогъ; она не превышаетъ 42000 пудовъ. Но содержаніемъ этой дороги, по которой ходитъ государственная почта, тяготится мѣстное населеніе, особенно постройкою и содержаніемъ дорого стоющихъ мостовъ.

Затѣмъ нужно сказать нѣсколько словъ о тѣхъ дорогахъ изъ числа изслѣдованныхъ, грузоподъемность которыхъ и вообще ихъ экономическое значеніе опредѣлено не по дѣйствительно существующему движенію, а только возможному въ случаѣ проложенія благоустроеннаго пути въ проектированномъ направленіи.

Къ числу такихъ путей прежде всего должна быть отнесена дорога, проектированная Глазовскимъ земствомъ отъ г. Глазова черезъ с. Понино, дер. Медвѣжьи-Поляны, с. Верхокамское къ Бисеровской земской станціи. Цѣль этой дороги чисто культурная: Глазовское земство желаетъ соединить выпрямленнымъ и благоустроеннымъ путемъ удаленный и изолированный отъ внутреннихъ центровъ уѣзда Зюздинскій край, съ уѣзднымъ городомъ. Культурное состояніе Зюздинскаго края, состоящаго изъ селеній, расположенныхъ на верховьяхъ Камы и принадлежащихъ къ Бисеровской, Афанасьевской и отчасти Гординской волостей, и въ настоящее время недалеко ушло отъ культурнаго состоянія въ XVI или XVII вѣкѣ, когда явились сюда первые поселенцы. И эта отсталость въ культурѣ объясняется исключительно удаленностью и малодоступностью края. Колесное сообщеніе съ г. Глазовымъ въ настоящее время возможно черезъ с-с. Кильдыково, Карсовай и Гордино, при чемъ приходится сдѣлать до 167 верстъ пути. Между тѣмъ, при выпрямленномъ направленіи, черезъ с. Понино и Медвѣжьи-Поляны, получится сокращеніе пути на 40 верстъ.

Грузоподъемность будущаго пути, даже при настоящихъ культурныхъ условіяхъ, можетъ быть опредѣлена до 200000 пудовъ для сѣверныхъ участковъ и до 260000 пудовъ на участкѣ, ближайшемъ къ г. Глазову. Главная масса грузовъ, которая должна пройти по сѣвернымъ участкамъ, состоитъ изъ продовольственныхъ средствъ, необходимыхъ для населенія Зюздинскаго края. Несомнѣнно, что съ проведеніемъ удобопроѣздной дороги грузоподъемность будетъ гораздо выше той, которая опредѣлена при изслѣдованіи, такъ какъ край, будучи бѣденъ въ земледѣльческомъ отношеніи, обладаетъ минеральными богатствами и лѣсомъ. (Стр. 75—87 Прил.).

Слободскимъ уѣзднымъ земствомъ проектированъ подъѣздной путь отъ

г. Слободского къ ст. Мѣдянка Пермской желѣзной дороги черезъ Совьинскую волость. Хотя промышленность и торговля г. Слободского и его окрестностей обладаютъ высокимъ развитіемъ, тѣмъ не менѣе въ настоящее время очень мало данныхъ, которыя бы указывали на возможность широкихъ и оживленныхъ сношеній съ сѣверными губерніями, Вологодской и Архангельской и черезъ Архангельскій портъ съ заграничными рынками. Для будущей магистрали, Вятка-Петербургъ, этотъ подъѣздной путь не будетъ имѣть никакого значенія, такъ какъ для г. Слободского будетъ ближе и удобнѣе имѣть сношенія въ этомъ случаѣ черезъ ст. Вятка, а въ сношеніяхъ съ Сибирью и Пріуральемъ черезъ ст. Ардаши.

Затѣмъ, губернская управа имѣетъ честь доложить собранію, что въ настоящій очеркъ не приведены данныя объ экономическомъ значеніи слѣдующихъ губернскихъ дорогъ: 1) Московскаго тракта, 2) Казанскаго тракта отъ г. Вятки до г. Уржума, 3) Вятско-Уфимскаго тракта отъ г. Уржума до г. Елабуги и 4) Сарапульско-Елабужскаго тракта; проселочныхъ: 1) подъѣздной дороги отъ с. Сернура къ г. Уржуму и 2) отъ с. Сернура къ г. Царевосанчурску, 3) проселочной дороги отъ г. Царевосанчурска черезъ с. Сметанинское и Пибаевское волостное правленіе въ глубь Юкшумской волости. Подробное описаніе ихъ будетъ окончено вмѣстѣ съ другими работами по экономическому изслѣдованію къ сентябрю будущаго года.

Принимая во вниманіе недостатокъ времени для обработки обильнаго матеріала, уже собраннаго по этимъ путямъ, губернская управа не видѣла необходимости спѣшить съ окончательнымъ описаніемъ ихъ экономическаго значенія, тѣмъ болѣе, что содержаніе четырехъ вышеупомянутыхъ губернскихъ трактовъ средствами губернскаго земства остается безспорнымъ еще на долгое время. Что же касается трехъ проселочныхъ дорогъ, то описаніе ихъ, какъ находящихся внѣ распространенія общественныхъ работъ нынѣшняго года, точно также можетъ быть отложено до будущаго года.

Засимъ губернская управа имѣетъ честь доложить собранію, что по ея распоряженію совсѣмъ не было произведено изслѣдованіе подъѣздной дороги отъ Главно-Холуницкаго завода къ ст. Ардаши Пермской желѣзной дороги. Поводомъ къ исключенію этой дороги, изъ числа намѣченныхъ къ изслѣдованію въ нынѣшнемъ году, послужилъ отзывъ бывшаго губернскаго гласнаго и управляющаго Холуницкими заводами, А. А. Фонъ-Зигель, объяснившаго, что дорога эта будетъ имѣть весьма важное экономическое значеніе лишь съ проведеніемъ магистрали Вятка-Петербургъ. Тогда, по

мнѣнію г. Фонъ-Зигель, всѣ грузы, которые въ настоящее время отпускаетъ заводъ гужемъ или сплавомъ, въ количествѣ 600000 пудовъ, будутъ отправляться черезъ станцію Ардаши по желѣзной дорогѣ. Мнѣніе г. Зигель подробно объяснено въ докладной запискѣ дорожнаго статистика губернской управы. (Копія съ записки дорожнаго статистика приведена въ концѣ Приложенія сего доклада).

Предсѣдатель управы *Л. Юмашевъ.*

Члены: *А. Зоновъ.*

Ключаревъ.

Губернскій земскій инженеръ *Д. Горностаевъ.*

Доожный статистикъ *П. Наумовъ.*

ПРИЛОЖЕНІЕ КЪ ДОКЛАДУ

объ экономическомъ изслѣдованіи дорогъ.

Описаніе дорогъ, изслѣдованныхъ въ 1901 году.

Сибирскій трактъ.

Громадный по протяженію сибирскій трактъ составляетъ часть того великаго грунтоваго пути, который соединялъ столицы и внутреннія губерніи съ Пріуральскимъ краемъ и далѣе съ Сибирью. Въ неособенно отдаленномъ прошломъ онъ имѣлъ высокое государственное значеніе, каковое въ настоящее время слѣдуетъ считать навсегда утраченнымъ. Впервые его значеніе поколеблено въ 40-хъ годахъ, когда по Волгѣ и Камѣ установилось правильное пароходное сообщеніе. Тѣмъ не менѣе уменьшающее вліяніе пароходства тогда могло распространяться только на лѣтнее движеніе, тогда какъ движеніе въ зимнее время не могло быть даже замѣтнымъ образомъ ослаблено; зимою, какъ и прежде, по тракту происходило громадное движеніе грузовое и пассажирское, сообщеніе съ административными цѣлями, пересылка арестантскихъ партій и движеніе массы переселенцевъ; и въ лѣтнее время движеніе лишь ослаблялось, но дѣло далеко не доходило еще до его полнаго прекращенія.

Но съ тѣхъ поръ, когда былъ проложенъ рельсовый путь черезъ Самару, Уфу, Челябинскъ и далѣе, въ Зауралье, Сибирскій трактъ сразу и безповоротно утратилъ свое былое значеніе, обратившись въ обыкновенный мѣстный трактъ, обслуживающій очень ограниченный по пространству и по населенности районъ; грузоподъемность его въ настоящее время по нѣкоторымъ участкамъ настолько ограниченна, что уступаетъ грузоподъемности многихъ изъ существующихъ проселковъ, особенно тѣхъ изъ нихъ, которые пріобрѣли или пріобрѣтаютъ значеніе подъѣздныхъ путей къ рѣчнымъ пристанямъ или желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Однако, онъ и до сихъ поръ въ зимнее время служитъ средствомъ для грузообмѣна между Казанью и среднимъ поволжьемъ съ одной стороны, и Пермью, Уральскимъ горнозаводскимъ райономъ, а главное, съ Ирбитской ярмаркой, съ другой. Грузы, вызываемые сношеніемъ этого рода, являются транзитными для Вятской части Сибирскаго тракта. Количество ихъ замѣтно сокращается съ каждымъ годомъ, что отчасти объясняется паденіемъ Ирбитской ярмарки, начавшемся въ послѣднее десятилѣтіе истекшаго столѣтія. За послѣдніе два года (1899-1990) количество транзитныхъ грузовъ, по отзывамъ торговцевъ и содержателей постоялыхъ дворовъ, не превышало 2000 подводъ.

Транзитные грузы изъ Пермской губерніи состоятъ, главнымъ образомъ, изъ чугуна, желѣза и другихъ предметовъ горнозаводской промышленности, а также изъ пушнаго товара, невыдѣланныхъ кожъ, сала и проч., отправляемыхъ съ Ирбитской ярмарки въ Казань; изъ Казани и вообще изъ мѣстностей, лежащихъ южнѣе Вятской губерніи, везутъ рыбу, крупчатку, мануфактурные и бакалейные товары, обувь, въ особенности валяную, мыло, свѣчи и другіе предметы фабричной, заводской и кустарной промышленности, предназначаемые на удовлетвореніе обычныхъ потребностей городского и горназоводскаго населенія Пріуралья.

Затѣмъ, къ числу транзитныхъ грузовъ слѣдуетъ отнести около 2,000 пудовъ хмѣлю, отправляемаго въ Пермскую губернію изъ южной части Малмыжскаго уѣзда и изъ прилегающихъ къ нему мѣстностей Казанской губерніи.

Къ категоріи транзитныхъ же грузовъ, но не для всего Сибирскаго тракта, а только для той его части, которая заключается между деревней Вихаревой и границей Казанской губерніи, относятся также и грузы, получаемые Ижевскимъ и Воткинскимъ заводами изъ Казани въ зимнее время и состоящіе изъ мануфактурныхъ, бакалейныхъ и другихъ товаровъ, рыбы, пшена, крупчатки, мыла, свѣчъ и проч., въ количествѣ, приблизительно, 100000 пудовъ, пріобрѣтаемыхъ въ теченіе внѣнавигаціоннаго періода для пополненія закупокъ сдѣланныхъ во время Нижегородской ярмарки. Количество это, равняющееся приблизительно $^1/_6$ привозныхъ товаровъ, доставляемыхъ въ оба завода и другія мѣстности Сарапульскаго и Малмыжскаго уѣздовъ, находящіяся на линіи транзитнаго пути, выведено на основаніи свѣдѣній, полученныхъ при экономическомъ изслѣдованіи другихъ дорогъ, обслуживающихъ вышеупомянутыя заводскія мѣстности. Въ обратномъ направленіи, изъ заводовъ въ Казань, идетъ до 50000 пудовъ грузовъ, состоящихъ, главнымъ образомъ, въ предметахъ заводскаго производства и издѣлій многочисленныхъ кустарей, принадлежащихъ къ заводскому населенію и ихъ окрестностей.

Движеніе всѣхъ грузовъ по направленію къ Казани и обратно изъ Казани въ заводы происходитъ по слѣдующимъ дорогамъ: отъ Ижевскаго завода на село Ныргижикьинское; въ 5 верстахъ отъ Ныргижикьи они вступаютъ въ предѣлы Малмыжскаго уѣзда и, проходя через с.с. Вавожъ и Водзимонье, вступаютъ на Сибирскій трактъ при дер. Вихаревой, а отсюда провозятся по дальнѣйшей частью Сибирскаго тракта до границы съ Казанской губерніей.

Во многихъ случаяхъ возщики сокращаютъ путь, проѣзжая изъ села Водзимонья прямо на Порѣкъ или даже къ Мелетской станціи. Но пользованіе этимъ объѣздомъ бываетъ доступно не во всякій моментъ года. Итакъ, общее количество транзитныхъ грузовъ, проходящихъ по всей длинѣ Сибирскаго тракта, можетъ быть принято приблизительно въ 50,000 пудовъ, а на протяженіи 110 верстъ, между деревней Вихаревской и границей Казанской губ., 200000 пудовъ.

Что же касается мѣстныхъ грузовъ, то при провозѣ ихъ лишь въ сравнительно немногихъ случаяхъ захватываются сколько-нибудь значительные по длинѣ участки тракта; въ большинствѣ случаевъ длина ихъ не превышаетъ $1/_6$ длины всей Вятской части тракта и находится въ зависимости отъ мѣстности, производящей грузы и отъ пункта ихъ тяготѣнія. Такими пунктами являются по преимуществу низовыя Вятскія пристани—Горки, Науровская, Кильмезское устье и Дмитріевка. Вслѣдствіе этого Сибирскій трактъ въ настоящее время не имѣетъ и не можетъ имѣть однородной грузоподъемности на всемъ своемъ протяженіи и является какъ бы разчлененнымъ на нѣсколько дорогъ, каждая изъ которыхъ имѣетъ особый, свойственный ей экономическій обликъ, къ выясненію чего и будетъ приступлено въ своемъ мѣстѣ.

Общая длина Сибирскаго тракта равна 324-мъ верстамъ, изъ которыхъ болѣе 240 верстъ прорѣзываютъ почти средину Малмыжскаго уѣзда по направленію наибольшей длины его, отъ юго-западной окраины, т. е. границы Казанской губерніи и до крайней сѣверовосточной точки, на границѣ съ Глазовскимъ уѣздомъ, въ 15 верстахъ отъ села Зятцевъ. При такой центральности положенія тракта въ предѣлахъ Малмыжскаго уѣзда онъ имѣетъ весьма важное экономическое значеніе для населенія этого уѣзда, такъ какъ служитъ главнымъ путемъ, соединяющимъ внутреннія мѣстности уѣзда съ Казанью и ближайшими пристанями на р. Вяткѣ; но въ то же время большая отдаленность сѣверовосточныхъ участковъ его отъ промышленныхъ и торговыхъ центровъ и отъ усовершенствованныхъ средствъ сообщенія низводитъ его значеніе на степень значенія уѣздныхъ трактовъ.

Уже одинъ бѣглый взглядъ на карту Малмыжскаго уѣзда приводитъ къ заключенію, что Сибирскій трактъ въ настоящее время долженъ служить главнымъ подъѣзднымъ путемъ, по которому грузы мѣстнаго происхожденія доставляются къ ближайшимъ пристанямъ на рѣкѣ Вяткѣ и обратно, черезъ пристани получаются привозные товары, необходимые для удовлетворенія обычныхъ потребностей населенія и отправляемые отсюда

по различнымъ торговымъ пунктамъ уѣзда, главнѣйшіе изъ которыхъ расположены на Сибирскомъ трактѣ, какъ напримѣръ, Кильмезь, Сюмси, Селты.

Это заключеніе о трактѣ, какъ показало изслѣдованіе, одинаково справедливо какъ для той части тракта (наибольшей), которая лежитъ къ сѣверо-востоку отъ рѣки Вятки, начиная отъ села Гоньбы, такъ и для юго-западной, между селомъ Гоньбой и границей Казанской губерніи. Первый участокъ имѣетъ 188 верстъ протяженія въ предѣлахъ Малмыжскаго уѣзда и 96 верстъ въ предѣлахъ Глазовскаго и Сарапульскаго, тогда какъ длина другого, лежащаго на югѣ Малмыжскаго уѣзда, не превышаетъ 40 верстъ.

Выясненное ниже экономическое значеніе различныхъ участковъ Сибирскаго тракта, какъ подъѣздныхъ путей, сохранится въ существующемъ объемѣ до тѣхъ поръ, пока не будетъ проведенъ рельсовый путь въ предѣлахъ Малмыжскаго уѣзда или въ такомъ разстояніи отъ его района, обслуживаемаго въ настоящее время трактомъ, которое не превышаетъ предѣлы непосредственнаго вліянія рельсовыхъ путей.

Длина даннаго участка тракта, имѣющаго свое опредѣленное значеніе по грузоподъемности и грузонаправленію, опредѣляется, какъ объ этомъ было сказано выше, главнымъ образомъ, положеніемъ и разстояніемъ мѣстностей, производящихъ или получающихъ торговые грузы, отъ пункта тяготѣнія этихъ грузовъ, т. е. отъ рѣчныхъ пристаней; затѣмъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ имѣютъ немаловажное значеніе въ грузонаправленіи и условія экспорта мѣстныхъ грузовъ, принятыя той или другой изъ дѣйствующихъ здѣсь торговыхъ фирмъ.

Въ направленіи грузовъ очень часто приходится наблюдать большое разнообразіе: изъ одной и той же мѣстности, грузы одного и того же наименованія, направляются къ различнымъ пунктамъ, находящимся иногда въ противоположныхъ сторонахъ отъ пункта, гдѣ скупаются они различными торговыми фирмами. Очевидно, въ этомъ случаѣ каждая торговая фирма руководствуется какими-либо спеціальными соображеніями, между которыми главное значеніе имѣетъ ихъ коммерческая связь съ крупными торговыми и финансовыми центрами. *)

---

*) Какъ на особенно яркій примѣръ этого рода можно указать на слѣдующій фактъ: зимою 1900—1901 года одна изъ торговыхъ фирмъ (кажется, Тимофеева) отправила значительную партію ржи, закупленную въ селѣ Кильмезъ, на Пермь-Котласскую желѣзную дорогу. Чтобы понять необычность такой отправки, нужно имѣть въ виду, что даже изъ села Уней, лежащаго слишкомъ на 100 верстъ ближе къ Пермской дорогѣ, лишь сравнительно небольшая часть общаго количества хлѣбныхъ грузовъ, скопляющихся

Прежде чѣмъ перейти къ выясненію поучастковой грузоподъемности Сибирскаго тракта, бросимъ общій взглядъ на движеніе сельскохозяйственныхъ продуктовъ, поступающихъ въ продажу изъ предѣловъ Малмыжскаго уѣзда:

Въ большинствѣ случаевъ сельскохозяйственные грузы изъ Малмыжскаго уѣзда тяготѣютъ къ пристанямъ р. Вятки; при этомъ изъ большинства мѣстностей, лежащихъ въ районѣ Сибирскаго тракта, направляются къ Горской (у устья Шошмы), Дмитріевской, Кильмезскому устью и Наровской. Изъ болѣе сѣверныхъ окраинъ того же района и сѣверо-западныхъ волостей грузы идутъ къ Медвѣдской пристани, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ къ Туреку и Цѣпочкину.

Изъ волостей, лежащихъ по рѣкѣ Вяткѣ, но ниже Малмыжа, напримѣръ, Кошкинской, Мериновской, Старо-Трыкской, Усадской, Волипельгинской и Большеучинской—преимущественно къ пристани Вятскія-Поляны.

Изъ средне-восточныхъ волостей, — Большеучинской, отчасти изъ Волипельгинской и Вавожской,—через Бемышевскій заводъ въ Елабугу или черезъ село Можгу къ Иксокому устью.

Затѣмъ, въ значительномъ большинствѣ земледѣльческіе грузы изъ волостей —Мултанской, Уватуклинской и Узинской, направляются въ Ижевской и Воткинской заводы.

Изъ 14 волостей, заполняющихъ правобережье р. Вятки въ предѣлахъ Малмыжскаго уѣзда, точно такъ же, какъ и изъ прилегающихъ къ нимъ мѣстностей Уржумскаго уѣзда, грузы болѣе всего тяготѣютъ къ пристанямъ Дмитріевской, Горской и Вятско-Полянской; провозъ ихъ происходитъ частью по Казанскому тракту и частью по различнымъ мѣстнымъ проселочнымъ дорогамъ.

Изъ района, окружающаго юго-западную оконечность Сибирскаго тракта, изъ селеній Янгуловской, Ноcлинской и отчасти Нижне-Четаевской волостей, провозятся по Сибирскому тракту, захватывая его между

въ этомъ пункѣ въ продолженіи года, экспортируется черезъ Пермскую дорогу въ Котласъ, большая же часть, попрежнему, идетъ къ Медвѣдской пристани. Къ сожалѣнію, при регистраціи не было возможности получить объясненія этому странному на первый взглядъ факту. Можно только предположить, что онъ вызванъ спѣшностью исполненія коммисіонныхъ обязательствъ, иначе трудно понять добровольный расходъ за провозъ грузовъ на разстояніи излишнихъ 100—150 верстъ.

Затѣмъ, грузы, закупаемые на еженедѣльныхъ торжкахъ и на ярмаркахъ с. Селтовъ, тяготѣютъ обыкновенно къ рѣчнымъ пристанямъ Вятки, тѣмъ не менѣе при личныхъ бесѣдахъ съ мѣстными хлѣботорговцами получены указанія и на случаи отправленія грузовъ къ станціи Чепца Пермской желѣзной дороги, впрочемъ пока въ очень незначительномъ количествѣ.

границей Казанской губерніи и г. Малмыжемъ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ значительное количество ржи поступаетъ на Калининскій винокуренный заводъ, не доходя 3-хъ верстъ до гор. Малмыжа.

Наибольшая по протяженію часть Сибирскаго тракта, заключающаяся между г. Малмыжемъ и границей съ Глазовскимъ уѣздомъ, обслуживаетъ слѣдующія волости: Больше-Порѣкскую, Кильмезскую и часть Рыбно-Ватажской, Вихаревскую, Сюмсинскую, Кырчимъ-Копкинскую, Селтинскую и нѣкоторыя селенія Мултанской и Узинской.

Наиболѣе крупные торговые центры по Сибирскому тракту.

За исключеніемъ г Малмыжа наиболѣе оживленными торговыми пунктами, находящимися на линіи Сибирскаго тракта, слѣдуетъ признать с с. Кильмезь, Сюмси, Селты въ предѣлахъ Малмыжскаго уѣзда и Дебессы — въ Сарапульскомъ. Наибольшее значеніе въ этомъ отношеніи имѣетъ Кильмезь, къ которому тяготѣютъ грузы съ очень обширнаго района.

Торговому оживленію въ немъ болѣе всего благопріятствуетъ его центральное положеніе въ уѣздѣ, а также и то обстоятельство, что изъ села Кильмезя грузы могутъ быть направляемы или къ Малмыжу и далѣе въ Казанскую губернію, или къ Дмитріевской пристани или же къ Науровской пристани. Притомъ же неподалеку отъ Кильмезя, въ дер. Вихаревой, вступаютъ на Сибирскій трактъ нѣкоторые изъ грузовъ, идущихъ изъ заводовъ Ижевскаго и Воткинскаго и изъ Елабужскаго уѣзда. Изъ послѣдняго, а также изъ юго-восточной части Малмыжскаго уѣзда, идетъ къ Кильмезскому устью корье, мочало, мыло, рогожи, кули, а обратно на лѣсныя пристани по р. Кильмезю и его притокамъ снасти; всего по обоимъ направленіямъ проходитъ до 100000 пудовъ грузовъ этого рода.

Торговля въ селѣ Кильмезѣ происходитъ еженедѣльно по воскреснымъ днямъ; кромѣ того въ немъ происходятъ ярмарки: Крещенская 6 января, Мясопустная въ воскресенье передъ масляницей, Троицкая и Михайловская 8 ноября. Хотя всѣ четыре ярмарки оффиціально считаются 3-хъ-дневными, фактически же торговля происходитъ въ теченіе одного, рѣдко — двухъ дней. Предметами еженедѣльной и ярмарочной торговли служатъ продукты мѣстнаго крестьянскаго хозяйства — хлѣбъ въ зернѣ и мука, продукты льноводства, шерсть, тряпье, продукты животноводства, мочало, ободья, полозъ, телѣги и сани, гончарная посуда и проч.; закупается же мѣстнымъ населеніемъ привозный товаръ, вошедшій въ крестьян-

свій обиходъ: желѣзо и желѣзныя издѣлія, скобяной товаръ, посуда, мануфактурные и бакалейные товары, съѣстные припасы, крупчатка, пшено, рыба, готовый шапочный товаръ и обувь, шорный товаръ и т. д. Количество тѣхъ и другихъ предметовъ торговли, т. е. мѣстныхъ продуктовъ и привозныхъ товаровъ, находится въ зависимости отъ времени года, обусловливающаго усиленное предложеніе первыхъ и спросъ на вторые. Ни одна изъ вышеперечисленныхъ ярмарокъ, повидимому, не имѣетъ спеціальнаго характера, какъ это можно наблюдать въ другихъ сельскихъ торговыхъ центрахъ.

Еженедѣльные торжки посѣщаются жителями Кильмезской, Вихаревской, Рыбно-Ватажской и Больше-Порѣкской волостей; для ярмарокъ этотъ районъ значительно расширяется какъ въ предѣлахъ Малмыжскаго уѣзда, такъ и за предѣлами его; скупщики и торговцы прибываютъ изъ г.г. Малмыжа, Уржума, Нолинска и изъ различныхъ торговыхъ пунктовъ этихъ уѣздовъ.

Число хлѣбныхъ торговцевъ во время еженедѣльныхъ торжковъ, производящихъ также закупку и въ будни, ровно—4, а во время ярмарокъ увеличивается до 10; скупщиковъ сырья—3 въ обычное время и до 10 во время ярмарокъ Число торговцевъ, производящихъ торговлю въ каждый базаръ, достигаетъ 20—23 и 12 -16 пріѣзжихъ. Среднее количество возовъ съ продуктами крестьянскаго хозяйства можетъ быть принято въ 6000 за годъ; полагая на каждую базарную подводу по 15 пудовъ, за годъ получится до 90000 пудовъ; но въ эти числа не входятъ хлѣбъ и продукты льноводства, привозимые на продажу не въ торговые дни, а въ будни; равнымъ образомъ сюда не включены и закупки тѣхъ же продуктовъ, производящіяся по селеніямъ. Этимъ объясняется то обстоятельство, что количество грузовъ, вывезенное для села Кильмезя по всѣмъ даннымъ изслѣдованія, значительно ниже вывезеннаго на основаніи изслѣдованія по торжкамъ и ярмаркамъ.

Все сказанное о характерѣ торговли во время еженедѣльныхъ торжковъ и во время ярмарокъ въ с. Кильмезѣ можетъ быть вполнѣ примѣнено и по отношенію къ торжкамъ и ярмаркамъ другихъ торговыхъ селъ, находящихся на линіи Сибирскаго тракта—Сюмсей и Селтовъ, разница будетъ заключаться лишь въ томъ, что торговля въ этихъ селахъ происходитъ въ размѣрахъ значительно меньшихъ, чѣмъ въ с. Кильмезѣ.

Въ селѣ Сюмсяхъ еженедѣльные торжки происходятъ по воскреснымъ днямъ; съѣзжаются жители, главнымъ образомъ, ближайшихъ селеній Сюмсинской волости, и затѣмъ, изъ нѣкоторыхъ селеній Вихаревской и Ува-

туклинской волостей. На каждомъ базарѣ скопляется отъ 40 до 60 возовъ съ хлѣбомъ и другими сельско-хозяйственными продуктами; число постоянныхъ скупщиковъ хлѣба—3, сырья—10, различныхъ издѣлій—2; торговцевъ привозными товарами и съѣстными припасами—17 постоянныхъ и 19 наѣздныхъ, всего—36.

Ярмарокъ—4: четырехдневная Введенская (18—21 ноября), однодневныя: Казанская (22 октября), Срѣтенская и Троицкая. Съѣздъ на Сюмсинскія ярмарки, въ особенности на Введенскую, происходитъ съ очень значительнаго района: между скупщиками мѣстныхъ продуктовъ и торговцами привозныхъ товаровъ можно встрѣтить прибывшихъ изъ разныхъ уѣздовъ Вятской губерніи, даже изъ г. Слободского и изъ Казанской губерніи. Число пріѣзжихъ торговцевъ въ среднемъ можетъ быть опредѣлено въ 125 лицъ: скупщиковъ хлѣба—5, сырья—120, различныхъ издѣлій—2; число крестьянскихъ возовъ за всѣ четыре ярмарки—до 1200. Преобладающими мѣстными продуктами въ продажѣ во время Казанской, Введенской и Срѣтенской ярмарокъ являются продукты льноводства—сѣмя, волокно, куделя.

Въ Селтахъ еженедѣльные торжки происходятъ также по воскреснымъ днямъ. Съѣздъ происходитъ изъ 60—80 селеній Селтинской, Узинской, Мултанской волостей Малмыжскаго уѣзда и Ледевцовской—Глазовскаго; за годъ прибываетъ до 2400 подводъ въ 36000 пудовъ. Постоянно производятъ торговлю 9 лицъ и 15 прибывающихъ только въ базарные дни; скупщиковъ хлѣба—4, сырья—3.

Ярмарокъ—4, всѣ однодневныя, а именно: Митрофановская 20 ноября, Трехсвятская 30 января, Царевоконстантиновская 21 мая и Ильинская 20 іюля. Торговцы и скупщики, въ числѣ до 100 лицъ за каждую ярмарку, прибываютъ изъ Малмыжскаго, Уржумскаго, Сарапульскаго и Нолинскаго уѣздовъ. Съѣздъ изъ тѣхъ же селеній, какъ и на еженедѣльные торжки, изъ волостей—Вавожской, Копкинской и Сюмсинской. Крестьянскихъ возовъ за всѣ ярмарки—до 4000 или 60000 пудовъ; скупщиковъ хлѣба—5, сырья—20, различныхъ издѣлій—5. Мѣстовой сборъ—болѣе 200 рублей. Закупленные на ярмаркахъ мѣстные продукты и издѣлія отправляются въ различные пункты: Казань, Малмыжъ, Науровскую пристань, Медвѣдки и отчасти на ст. Чепца.

Поучастковые районы, обслуживаемые Сибирскимъ трактомъ.

Юго-западная часть тракта, заключающаяся между рѣкою Вяткой и границей Казанской губерніи, служитъ для сношенія г. Малмыжа и всѣхъ мѣстностей Малмыжскаго уѣзда, лежащихъ въ районѣ Сибирскаго тракта, съ Казанью и внутренними губерніями въ теченіе внѣнавигаціоннаго періода. Въ ближайшемъ районѣ участка находится 25 селеній Малмыжскаго уѣзда, въ томъ числѣ Пахотно-Ильинская слобода, непосредственно примыкающая къ гор. Малмыжу. Въ 25 селеніяхъ района зарегистровано 3916 крестьянскихъ дворовъ; населеніе состоитъ изъ 23355 душъ обоего пола; земельный надѣлъ 45649 десятинъ и 1843 десятины лѣсного, распредѣленныя между 10058 надѣльными душами; скотоводство въ этой мѣстности недостаточно развито, что можно видѣть изъ слѣдующихъ цифръ: лошадей всѣхъ возрастовъ 4324 головы; крупнаго рогатаго скота, также всѣхъ возрастовъ 4124 головы, тѣхъ и другихъ по 1 штукѣ на дворъ; мелкаго скота 11902 головы, или по 3 головы на дворъ. Несомнѣнно, что въ районѣ много найдется безлошадныхъ и безкоровныхъ хозяйствъ и не мало такихъ, которые совсѣмъ не имѣютъ скота. Такая бѣдность населенія въ скотоводствѣ отчасти объясняется недородомъ 1898—99 г.г., отъ послѣдствій котораго населеніе еще не успѣло оправиться ко времени регистраціи и отчасти преобладаніемъ татарскаго населенія, вообще не отличающагося приверженностію къ сельскому хозяйству.

Мѣстными промыслами занято 195 лицъ изъ 185 дворовъ; но промыслы эти, существуя ради только удовлетворенія мѣстныхъ потребностей крестьянскаго населенія, не даютъ никакихъ грузовъ на изслѣдуемый путь; исключеніе составляютъ только 15 кузницъ, для которыхъ получается около 1000 пудовъ желѣза. Отхожими промыслами занято 585 лицъ изъ 575 дворовъ. 47 мелкихъ торговыхъ заведеній получаютъ до 5000 пудовъ товара преимущественно изъ Казани, слѣдовательно, по конечной части Сибирскаго тракта.

Извозный промыселъ состоитъ по преимуществу въ перевозкѣ грузовъ въ зимнее время между г. г. Малмыжемъ и Казанью; въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ случаяхъ возщики ѣдутъ съ грузами въ Пермскую губернію; всего извознымъ промысломъ занято 116 лицъ изъ 106 дворовъ на 199 лошадяхъ; число грузовыхъ подводъ въ теченіе года достигаетъ 4500 или 112500 пудовъ грузовъ.

Постоялые дворы на этомъ участкѣ имѣются только въ деревнѣ Шишонерь, находящейся въ 12-ти верстахъ отъ Малмыжа. Дворничествомъ занимаются всего лишь 3 лица, прибывающія сюда на зиму изъ Владимірской губерніи, тогда какъ 8 лѣтъ тому назадъ было до 20 такихъ предпринимателей. Мѣстные обыватели, татары, дворничествомъ, повидимому, никогда не занимались и не занимаются и въ настоящее время.

Грузоподъемность участка опредѣлена въ 463000 пудовъ или 18520 подводъ. Главная масса грузовъ этого участка состоитъ изъ хлѣбовъ— ржи, ржаной муки и овса и продуктовъ льноводства, отправляемыхъ изъ г. Малмыжа и вообще Малмыжскаго уѣзда въ Казань, въ хлѣбныхъ же грузахъ, доставляемыхъ изъ селеній, лежащихъ въ районѣ этого участка въ Калининскій заводъ и на Малмыжскіе базары, затѣмъ, въ грузахъ торговыхъ заведеній, получаемыхъ гужемъ изъ Казани преимущественно въ зимнее время, наконецъ, предметы производства Калининскаго завода спиртъ, водка, олифа и проч.).

Болѣе подробное распредѣленіе грузовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Хлѣба и продуктовъ льноводства изъ Малмыжа въ Казань	55000 пуд.
Издѣлій соломенно-бумажной фабрики . . .	13000 пуд.
Предметовъ производства Калининскаго завода . .	16000 пуд.
Грузовъ торговыхъ заведеній изъ Казани въ Малмыжъ	37000 пуд.
Хлѣбныхъ грузовъ на Малмыжскіе базары и въ Калининскій заводъ	44000 пуд.
Грузовъ съ предшествующихъ участковъ . . .	98000 пуд.
Общихъ для всего пути грузовъ (транзитныхъ) . .	50000 пуд.
Грузовъ Ижевскаго и Воткинскаго заводовъ . .	150000 пуд.
Всего . .	463000 пуд.

Районъ слѣдующихъ двухъ участковъ состоитъ изъ 60 селеній, въ которыхъ зарегистровано 2788 дворовъ, съ населеніемъ въ 14943 души обоего пола; земельный надѣлъ въ 35985 десятинъ и лѣсной—въ 5650 десятинъ, распредѣленныхъ между 4260 надѣлами; въ среднемъ около 13 десятинъ на каждый дворъ. Скотоводство значительно болѣе развито, чѣмъ въ селеніяхъ предшествующаго участка: лошадей всѣхъ возрастовъ 4122 головы или почти по $1,_5$ на дворъ, крупнаго рогатаго скота—6064 головы или или $2,_2$ на дворъ, мелкаго скота—13085 головъ или по $4,_7$ на дворъ; всего на каждый дворъ приходится—$8,_4$ го-

ловъ. отхожими промыслами, преимущественно лѣснымъ, занято 522 человѣка изъ 333 дворовъ; отхожими, по преимуществу сплавомъ лѣсныхъ матеріаловъ, занято 365 лицъ изъ 287 дворовъ. Извознымъ промысломъ занято 90 лицъ изъ 90 дворовъ на 150 лошадяхъ; общее количество подводъ въ теченіе года достигаетъ 1626 подводъ; наибольшее число грузовъ (1416 подводъ) приходится на участокъ между селомъ Константиновскимъ и Дмитріевской пристанью.

Участокъ—гор. Малмыжъ—дер. Мелеть, имѣетъ протяженіе въ 21 версту, онъ почти на половинѣ своей длины переходитъ черезъ рѣку Вятку у села Гоньбы.

Въ настоящее время этотъ участокъ служитъ для легкового и грузового сношенія сѣверо-восточныхъ мѣстностей съ г. Малмыжемъ, а въ зимнее время и съ Казанью Грузовое движеніе по этому участку сильно сократилось съ тѣхъ поръ, какъ пристань изъ села Гоньбы перенесена къ устью рѣки Шошмы при деревнѣ Горкѣ.

Количество и родъ грузовъ, проходящихъ по этому участку, слагается изъ слѣдующихъ цифръ:

Хлѣбныхъ грузовъ въ г. Малмыжъ и Калининскій заводъ изъ различныхъ селеній района, обслуживаемаго участкомъ Малмыжъ-Мелеть	35000 пуд.
Грузовъ торговыхъ и промышенныхъ заведеній . .	16000 пуд.
Съ предшествующихъ участковъ	239000 пуд.
Транзитные грузы	200000 пуд.
Всего .	490000 пуд.

Такимъ образомъ, общая грузоподъемность пути опредѣляется въ 490000 пудовъ или въ 19600 подводъ.

Участокъ Мелеть-Кильмезь, длиною въ 38 верстъ, соединяя сѣверо-восточный районъ Сибирскаго тракта съ Малмыжемъ и служа для сношеній съ Казанью, въ то же время служитъ для провоза грузовъ къ пристани Дмитріевкѣ, находящейся вблизи деревни того-же имени. Къ Дмитріевской пристани по преимуществу доставляются грузы, закупаемые торговыми фирмами: Брандта, Овчукова, Муромской и Нижегородской торговыхъ мануфактуръ и мелкими скупщиками—комиссіонерами, доставляющими свои товары фирмѣ Булычева и другимъ.

Поворотъ съ Сибирскаго тракта при слѣдованіи грузовъ къ Дмитріевской пристани происходитъ не подалеку отъ деревни Мелеть. Количество грузовъ, направляющееся къ Дмитріевской пристани и обратно, достигаетъ ежегодно 184000 пудовъ.

Грузы этого участка распредѣляются такимъ образомъ:

Грузовъ торговыхъ заведеній	60000 пуд.
Хлѣбныхъ	124000 пуд.
Грузовъ съ предшествующихъ участковъ . . .	214000 пуд.
Транзитныхъ	200000 пуд.
Всего . . .	598000 пуд.

На 8-ми-верстномъ участкѣ между дер. Мелеть и селомъ Константиновскимъ присоединяется еще до 83000 пудовъ грузовъ заводовъ—цементнаго и бумажно-картоннаго; слѣдовательно, грузоподъемность конечной части участка опредѣляется въ 681000 пудовъ или 27240 подводъ, тогда какъ грузоподъемность 30-ти-верстнаго промежутка между селомъ Кильмеземъ и селомъ Константиновскимъ, выразится въ 23920 подводъ (598000 пудовъ).

Слѣдующій участокъ Сибирскаго тракта заключается между Кильмеземъ и Сюмсями, длиною 45 верстъ.

Районъ его состоитъ изъ 59 селеній Кильмезской, Вихаревской и Сюмсинской волостей; во всѣхъ селеніяхъ зарегистровано 1808 дворовъ съ 12297 душ. об. п. На 3017 душевыхъ надѣловъ приходится 27105 десятинъ земельнаго надѣла или до 15 десятинъ на дворъ; лѣсной надѣлъ зарегистрованъ въ 4400 десятинъ. Скотоводство представляется въ слѣдующемъ видѣ: лошадей всѣхъ возрастовъ—4308 головъ, крупнаго рогатаго скота также всѣхъ возрастовъ—5907 головъ и мелкаго—9474 головы; въ среднемъ почти по 11 головъ (10,9) на каждый дворъ. Мѣстными промыслами занято 336 лицъ изъ 223 дворовъ. Въ нѣкоторыхъ селеніяхъ развитъ столярный промыселъ, всего имъ занято 21 человѣкъ изъ 11 дворовъ, приготовляющихъ до 1600 штукъ разной мебели. Отхожими, по преимуществу лѣсными, занято 507 человѣкъ изъ 272 дворовъ. Извознымъ промысломъ занято 90 лицъ изъ 88 дворовъ на 197 лошадяхъ. Общее количество грузовыхъ подводъ въ теченіе года зарегистровано въ 1940; при чемъ по предѣламъ своего движенія онѣ распредѣляются такимъ образомъ: Сюмси-Казань—779, Сюмси-Малмыжъ—585, Сюмси-Наурово—216, Сюмси-Дмитріевка—360.

Общая грузоподъемность—307000 пудовъ или 12300 подводъ, въ томъ числѣ 122000 пудовъ хлѣбныхъ и льняныхъ (отправляемыхъ), грузовъ торговыхъ заведеній (получаемыхъ), являющихся собственно на этомъ участкѣ, главнымъ образомъ, въ селѣ Сюмсяхъ. Около 45000 пудовъ отъ

села Кильмезя направляется къ пристани противъ Кильмезскаго устья; грузъ съ предшествующаго участка вступаетъ 135000 пудовъ; транзитныхъ — 50000 пудовъ.

Изъ этого участка долженъ быть выдѣленъ 20-ти-верстный промежутокъ между деревней Вихаревской и селомъ Кильмеземъ, какъ имѣющій высшую грузоподъемность по сравненію съ выведеннымъ выше количествомъ въ 307000 пудовъ. Деревня Вихаревская является пунктомъ соединенія трехъ весьма важныхъ по грузовому значенію дорогъ: изъ Нолинскаго уѣзда (Малмыжскій скотопрогонный трактъ), изъ Елабужскаго уѣзда черезъ Большую Учу и изъ Сарапульскаго — черезъ Водзимонье и Вавожъ. Какъ съ этихъ проселковъ, такъ и съ другихъ промежуточныхъ дорогъ, а также и въ обратномъ направленіи, проходитъ между Вихаревымъ и Кильмеземъ до 100000 пудовъ снастей, лыка, мочала, рогожъ, корья и проч. Сюда же вступаютъ грузы изъ Казани въ Ижевскій и Воткинскій заводы и другіе пункты Сарапульскаго уѣзда и грузы обратнаго направленія, въ количествѣ 150000 пуд. Такимъ образомъ, грузоподъемность 20-ти-верстнаго участка опредѣлится болѣе чѣмъ въ 557000 пудовъ, или 22280 подводъ.

Участокъ Селты-Сюмси имѣетъ протяженіе также въ 45 верстъ.

Въ районѣ, обслуживаемомъ этимъ участкомъ, расположено 61 селеніе съ 2339 дворами; населеніе — 16235 душъ обоего пола; земельный надѣлъ — 37502 десятины и 6489 десятинъ лѣсного надѣла; на 1 дворъ приходится до 16 десятинъ земельнаго надѣла. Скотоводство болѣе развито, чѣмъ въ районѣ предшествующихъ участковъ; всего зарегистровано — 32741 голова разнаго скота, въ томъ числѣ лошадей — 6529, коровъ — 10022 и мелкаго скота — 16190 головъ, въ среднемъ по 14 головъ на каждый дворъ.

Мѣстными промыслами занято 690 лицъ изъ 531 двора; отхожими — 359 лицъ изъ 309 дворовъ; тѣ и другіе состоятъ по преимуществу въ лѣсныхъ работахъ и въ сплавѣ лѣса по рѣкамъ. Собственно лѣснымъ промысломъ занято 556 лицъ изъ 408 дворовъ на 853 лошадяхъ; движеніе грузовыхъ подводъ распредѣляется такимъ образомъ: Селты - Казань (гран. Каз. губ.) 2940 подводъ, Селты — Малмыжъ - 1000 подводъ, Селты — Дмитріевка — 1350 подводъ, Селты-Науровская пристань 1100 подводъ, всего 6390 подводъ. Остальные приходятся на провозъ грузовъ въ Медвѣдку, Ижевской заводъ, Чепцу, Дебессы и другія мѣстности.

Его грузоподъемность опредѣлена въ 185000 пудовъ или 7400 подводъ, въ томъ числѣ 50000 пудовъ транзитныхъ грузовъ; остальные

135000 пудовъ поступаютъ съ Селтинскихъ базаровъ, частью изъ Мултанской волости и отчасти изъ селеній, расположенныхъ въ районѣ участка.

Село Селты можно принять за крайній пунктъ Сибирскаго тракта, гдѣ начинается тяготѣніе грузовъ въ юго-западномъ направленіи. Однако, изъ мѣстностей, удаленныхъ не болѣе 20 верстъ (приблизительно отъ села Узей), на Селтинскіе базары доставляется Сибирскимъ трактомъ до 40000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ и продуктовъ льноводства. Такимъ образомъ, грузоподъемность этого участка опредѣляется въ 90000 пудовъ (50000 пудовъ транзитныхъ и 40000 пудовъ мѣстныхъ) Изъ мѣстностей, лежащихъ далѣе этого пункта, т. е. ближе къ границѣ Пермской губерніи, грузы тяготѣютъ къ Камскимъ пристанямъ, Очерской, Таборы, Охансву и даже къ Сарапулу, затѣмъ, къ станціямъ Чепцѣ и Бородулино Пермской желѣзной дороги и къ Ижевскому и Воткинскому заводамъ. Только при слѣдованіи грузовъ въ Оханскъ, Очерской и Таборамъ захватывается вся конечная часть Сибирскаго тракта, при направленіи же грузовъ къ другимъ пункамъ движеніе ихъ по Сибирскому тракту происходитъ лишь не на большихъ участкахъ, а въ большинствѣ случаевъ по различнымъ проселочнымъ дорогамъ. Въ виду этого часть Сибирскаго тракта, лежащая между с.с. Селтами и Дебессами, имѣющая болѣе всего мѣстное значеніе, по своей грузоподъемности не превышаетъ обыкновенныя проселочныя дороги. Торговыми центрами края являются с. с. Дебессы и Петропавловское. Торговое значеніе Дебессъ все заключается въ прошломъ.

Между селомъ Дебессами и Пермской границей зарегистрировано до 150000 пудовъ, отправляемыхъ изъ села Дебессъ на Камскія пристани— Оханскъ, Ерзовку и Таборы. Грузы эти состоятъ изъ слѣдующихъ предметовъ: 125000 пудовъ хлѣба, 16000 пудовъ продуктовъ льноводства, 1500 пудовъ тряпья и 7000 пудовъ грузовъ торговыхъ заведеній; съ общими грузами до 200000 пудовъ или 8000 подводъ.

Грузы изъ села Петропавловскаго, при слѣдованіи въ Оханскъ, не захватываютъ Сибирскаго тракта въ предѣлахъ Вятской губерніи, но за ея предѣлами они вступаютъ на него за 15 верстъ до гор. Оханска; при провозѣ грузовъ въ Ижевской и Воткинскій заводы, и обратно, а также на станціи Пермской желѣзной дороги—Бородулино и Очерскую и пристани—Таборы и Ерзовку проходятъ проселочными дорогами.

Поучастковая грузоподъемность Сибирскаго тракта въ болѣе общемъ видѣ выразится такимъ образомъ:

Участокъ Малмыжъ—граница Казанской губерніи . . . . 463000 пуд. или 18520 подв.

Малмыжъ—Мелеть . . .	490000 пуд. или	19600 подв.
Село Константиновское—Мелеть	681000 пуд. „	27240 подв.
Кильмезь—Мелеть	598000 пуд. „	23920 подв.
Вихарево—Сюмси	307000 пуд. „	12280 подв.
Кильмезь—Вихарево . . .	557000 пуд. „	22280 подв.
Сюмси—Селты	185000 пуд. „	7400 подв.
Селты—Дебессы	90000 пуд. „	3600 подв.
Дебессы—граница Пермской губер.	200000 пуд. „	8000 подв.

Принимая за единицу наименьшій по грузоподъемности участокъ Селты—Дебессы, сравнительная грузоподъемность всѣхъ участковъ выразится слѣдующимъ рядомъ цифръ:

Селты—Дебессы, протяженіемъ	верстъ	1,00
Дебессы—граница Пермской губерніи, протяжен. .	28 верстъ	1,67
Селты—Сюмси, протяженіемъ	45 верстъ	2,06
Сюмси—Вихарево, протяженіемъ	25 верстъ	3,41
Вихарево—Кильмезь, протяженіемъ . . .	20 верстъ	4,52
Малмыжъ—граница Казанской губерніи, протяжен.	31 верста	5,14
Малмыжъ—Мелеть, протяженіемъ	20 верстъ	5,44
Кильмезь—село Константиновское	32 верстъ	6,64
Мелеть—с. Константиновское	8 верстъ	7,57

Изъ этого ряда цифръ можно видѣть, что грузоподъемность различныхъ участковъ Сибирскаго тракта тѣмъ выше, чѣмъ ближе данный участокъ находится къ пристанямъ рѣки Вятки.

Въ заключеніе предлагается графическое изображеніе грузоподъемности всѣхъ участковъ Сибирскаго тракта, однако, безъ соотношенія къ ихъ длинѣ.

Гран. Перм. губ.

200000 пуд. или 8000 подв. . . (2,22).

— Село Дебессы.

90000 пуд. или 3600 подв. . . (1,00).

— Село Селты.

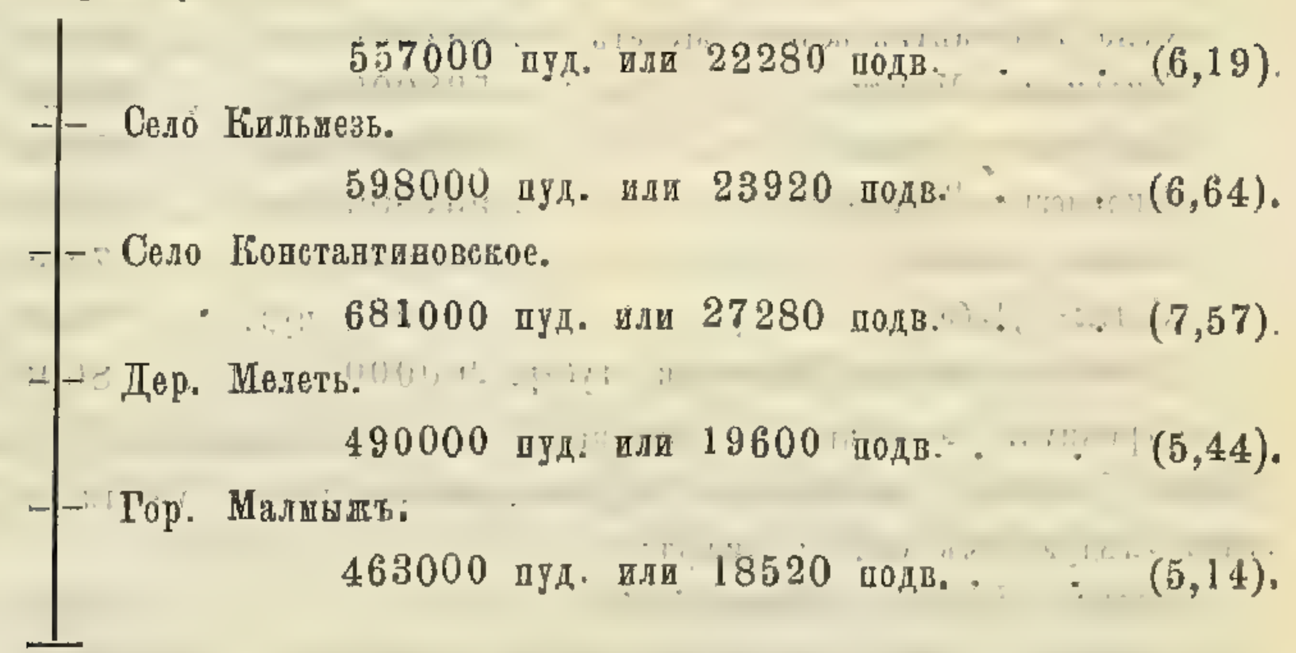
185000 пуд. или 7400 подв. . . (2,06).

— Село Сюмси.

307000 пуд. или 12280 подв. . . (3,41).

— Дер. Вихарево.

Гран. (Перм. губ.



Гран. Казан. губ.

Проселочная дорога отъ с. Шурмы чрезъ Кильмезское устье до с. Кильмезь на Сибирскомъ почтовомъ трактѣ.

Дорога эта протяженіемъ въ 45 верстъ, черезъ с.с. Шурму и Кильмезь Уржумскій уѣздъ съ Малмыжскимъ и Елабужскимъ; въ то же время она служитъ подъѣзднымъ путемъ для Кильмезской части Малмыжскаго уѣзда къ пристанямъ, находящимся на р. Вяткѣ въ предѣлахъ Уржумскаго уѣзда, главнымъ же образомъ къ пристани Шурмѣ и въ этомъ, собственно говоря, заключается все значеніе изслѣдуемой дороги.

Что же касается ся мѣстнаго значенія, то, какъ показало произведенное изслѣдованіе, оно имѣетъ весьма ограниченные размѣры; наибольшая часть района, находящаяся на лѣвомъ берегу р. Вятки занята большими казенными лѣсами, среди которыхъ разсѣяно 19 селеній Кильмезской волости; на правомъ же берегу находятся только 4 селенія, въ томъ числѣ и с. Шурма и пристань того же имени. Но для селеній изслѣдуемаго района, кромѣ с. Шурмы и Шурминской пристани, этотъ проселокъ имѣетъ весьма ограниченное значеніе, заключающееся лишь въ сообщеніи съ с.с. Кильмеземъ и Шурмой въ торговые дни, хотя при этомъ не для всѣхъ селеній и не во всякое время года. Гораздо болѣе онъ имѣетъ значенія для населенія этого района, какъ путь, доставляющій имъ значительный заработокъ на извозѣ и лѣсныхъ промыслахъ; тѣмъ и другимъ здѣсь по нѣкоторымъ селеніямъ, занято до половины домохозяевъ.

Въ 23 селеніяхъ изслѣдуемаго района зарегистровано 1498 дворовъ съ 8511 душ. обоего пола,—4081 мужского и 4430 женск. Земельный надѣлъ достигаетъ 23686 десятинъ, въ томъ числѣ 19951 дес. пахотной, выгонной и луговой и 3735 дес лѣсного надѣла. Весь этотъ надѣлъ распредѣленъ между 2320 надѣльными душами; если исключить с. Шурму, какъ стоящее въ особенныхъ условіяхъ землевладѣнія, то на каждую надѣльную душу, въ среднемъ, приходится $9,_{66}$ дес. земельнаго надѣла и $1,_{26}$ лѣсного; тогда какъ въ с. Шурмѣ земельнаго почти нѣтъ совсѣмъ, а лѣсного приходится около 4 десятинъ на надѣльную душу.

Мѣстные промыслы развиты только по нѣкоторымъ селеніямъ; всего занято этими промыслами 148 лицъ, принадлежащихъ къ 128 дворамъ. Гораздо значительнѣе здѣсь распространены отхожіе промыслы, между которыми работа по сплаву лѣса и служба на рѣчныхъ судахъ имѣетъ первенствующее значеніе и промыслами этими занято 515 лицъ изъ 489 дворовъ. Въ отношеніи скотоводства изслѣдуемый районъ, по сравненію съ другими мѣстностями Вятской губерніи, занимаетъ среднее положеніе, всего зарегистровано 2287 лошадей, 2405 головъ крупнаго рогатаго скота и 5638 мелкаго; въ среднемъ, первыхъ — $1,_{7}$ на дворъ (рабочихъ и подростковъ); вторыхъ — $1,_{8}$ головъ (взрослаго и подростковъ) и послѣднихъ — почти по 4 головы на дворъ.

Теперь обратимся къ выясненію того значенія изслѣдуемаго пути, которое характеризуетъ его какъ подъѣздную дорогу къ рѣчнымъ пристанямъ на р. Вяткѣ.

Главными грузами изъ числа всѣхъ, проходящихъ по изслѣдуемому пути, слѣдуетъ считать снасти, употребляемыя при сплавѣ лѣса и на рѣчныхъ судахъ, затѣмъ, мочало и издѣлія мочальнаго промысла, доставляемые сюда изъ лѣсныхъ мѣстностей Малмыжскаго и Елабужскаго уѣздовъ. По свѣдѣніямъ, полученнымъ въ д. Селиной, въ которой возчики, прибывающіе изъ болѣе или менѣе отдаленныхъ мѣстностей, дѣлаютъ кормежку, ежегодно (преимущественно зимней дорогой) провозится:

Корья (ивовой коры)	10000 пуд.
Мочала	50000 пуд.
Лыкъ до 50000 штукъ лутошекъ или . . .	3000 пуд.
Луба	20000 пуд.
Кулей до 500 тыс. штукъ или	50000 пуд.
Рогожъ до 100 тыс. штукъ	10000 пуд.
Снастей до	100000 пуд.
Всего до .	223000 пуд.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ въ д. Климиной, количество тѣхъ-же матеріаловъ опредѣлено въ 250000 пудовъ, или въ 10000 подводъ; кромѣ того, въ томъ же селеніи указано на 15000 пудовъ стекла, провозимаго изъ Кокманскаго завода. Затѣмъ, съ правобережья Уржумскаго уѣзда провозится по направленію къ Кильмезю до 600 подводъ съ хлѣбомъ или до 15000 пудовъ; хлѣбъ этотъ частью идетъ на пополненіе недостатка въ мѣстномъ хлѣбѣ во многихъ селеніяхъ Кильмезской и Рыбноватажской волостей Малмыжскаго уѣзда и отчасти сбывается на Кильмезскихъ базарахъ. Въ свою очередь со стороны Кильмезя къ Науровской пристани и Кильмезскому устью по этому же пути проходитъ до 100000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ и продуктовъ льноводства; значительная часть этихъ грузовъ поступаетъ сюда изъ мѣстностей, лежащихъ далѣе с. Кильмезя, изъ с. с. Селтовъ и Сюмсей; сюда же слѣдуетъ присоединить до 5000 пудовъ грузовъ ближайшаго къ изслѣдуемой дорогѣ района, состоящихъ изъ различныхъ кустарныхъ издѣлій. Такимъ образомъ, общая грузоподъемность пути опредѣлится въ 343000 пудовъ—13720 подводъ, а по исправленіи цифрами, полученными въ дер. Климиной, 370000 пудовъ, или 14800 подв., почти въ полномъ количествѣ захватывающихъ при своемъ движеніи весь изслѣдуемый путь, на протяженіи 45 верстъ.

Мочало доставляется изъ лѣсовъ Малмыжскаго и отчасти Елабужскаго уѣздовъ въ Уржумскій уѣздъ для переработки его въ канаты; снасти, т. е. канаты, провозятся къ многочисленнымъ рѣчнымъ пристанямъ Кильмезя и его сплавнымъ притокамъ,—Лобани, Валы съ Увой и другихъ.

Кулье и рогожи поступаютъ изъ тѣхъ же мѣстностей, откуда и мочало, отъ устья Кильмезя они отправляются на хлѣбныя пристани, расположенныя на р. Вяткѣ,—Кукарку, Медвѣдку и Турекъ.

Изъ вышеприведенныхъ цифровыхъ данныхъ можно видѣть, что большая часть грузовъ этой дороги состоитъ изъ предметовъ лѣсного промысла,—мочала, рогожъ, кулей, лыкъ и проч. Всѣ эти предметы вырабатываются по подрядамъ болѣе или менѣе крупныхъ лѣсопромышленниковъ. Основываясь на этихъ свѣдѣніяхъ, а также на отзывахъ мѣстныхъ жителей, необходимо придти къ тому заключенію, что въ исправномъ состояніи изслѣдуемаго пути болѣе всего заинтересованы мѣстные лѣсопромышленники и судовладѣльцы. Провозъ грузовъ происходитъ преимущественно по самому пути, осенью и зимою.

Техническія замѣтки. Общее протяженіе дороги равно 45 верстамъ, изъ нихъ 8 верстъ правымъ берегомъ р. Вятки, между с. Шурмой и р. Вяткой, въ томъ пунктѣ послѣдней, гдѣ установленъ черезъ нее перевозъ,

это—противъ устья р. Кильмезя. Отъ Кильмезскаго устья дорога идетъ на протяженіи 15 верстъ лѣвымъ берегомъ р. Кильмезя, послѣ чего отклоняется отъ рѣки по направленію къ с Кильмезю. Мѣстность, по которой пролегаетъ проселокъ, по нѣкоторымъ участкамъ довольно холмиста; наибольшія затрудненія встрѣчаются при проѣздѣ черезъ такъ называемую „Тюмтинскую" гору. Мѣстами встрѣчаются небольшія рѣчки и ручейки, значительныя топи и между ними одна очень большая топкая низменность, сильно затрудняющая проѣздъ весною и лѣтомъ. Во время весенняго половодья сообщеніе по изслѣдуемому пути прерывается на 1 или $1^1/_2$ мѣсяца. Въ этомъ случаѣ происходитъ большой объѣздъ черезъ Казанскій трактъ. Вообще безпрепятственный проѣздъ по этому пути возможенъ только въ зимнее время, но тогда движеніе происходитъ уже не по самой дорогѣ, а по льду р. Кильмезя. Колесный проѣздъ даже среди лѣта сопряженъ съ большими затрудненіями: узкая полоса дороги, проложенная черезъ низменныя мѣста, выстлана жердникомъ, почти безъ всякаго возвышенія полотна; полотно дороги въ такихъ мѣстахъ по обѣимъ сторонамъ окружено чрезвычайно топкимъ болотомъ. Общая длина топкихъ мѣстъ достигаетъ нѣсколькихъ верстъ, поэтому устройство на нихъ дамбъ и вообще приведеніе ихъ въ удобопроѣздное состояніе потребуетъ большихъ расходовъ, едва ли соотвѣтствующихъ грузоподъемности и экономическому значенію этого пути, хотя полезности и возможности нѣкотораго улучшенія его и нельзя отрицать. Но такъ какъ лѣтній, вообще колесный, провозъ грузовъ будетъ незначителенъ и при улучшенномъ состояніи дороги, какъ объ этомъ свидѣтельствуютъ опрошенныя лица изъ числа мѣстныхъ жителей, то очень трудно оправдать тѣ большія затраты, которые потребуются на полное переустройство пути.

Подъѣздная дорога отъ с. Дебессъ къ ст. Чепца.

Дорога эта составляетъ часть Вятско-Пермскаго тракта и имѣетъ протяженіе въ 43 версты; начальнымъ пунктомъ ея служитъ с. Дебессы, а конечнымъ ст. Чепца Пермской желѣзной дороги. Главное назначеніе ея до послѣдняго времени состояло, какъ и назначеніе всего Вятско-Пермскаго тракта, въ сообщеніи г. Вятки и сѣверной половины Вятской губерніи (за исключеніемъ крайняго сѣвера губерніи) съ Пермской губерніей и Сибирью и Сарапульскимъ уѣздомъ. Но съ проведеніемъ Пермской желѣзной дороги и съ открытіемъ по ней движенія Вятско-Пермскій трактъ

потерялъ уже свое прежнее значеніе, т. е. значеніе пути, связывающаго Вятскую губернію съ Пермской и Сибирью; что же касается того участка этого тракта, который составляетъ изслѣдуемая дорога, то за нимъ осталось значеніе пути, по которому до сихъ поръ происходитъ сообщеніе Сарапульскаго уѣзда съ г.г. Вяткой, Слободскимъ и Глазовымъ съ ихъ уѣздами. Съ открытіемъ же движенія по Пермской желѣзной дорогѣ на ст. Чепца послѣдней по этому пути устремилась значительная часть хлѣбныхъ грузовъ, закупаемыхъ въ с. Дебессахъ, и экспортируемыхъ, очевидно, въ Котласъ. Однако, близость камскихъ пароходныхъ пристаней,—Ершовки, Оханска и Таборъ, находящихся въ предѣлахъ Пермской губерніи, до сихъ поръ отвлекаетъ большую часть хлѣбныхъ грузовъ. До сихъ поръ районъ изслѣдуемаго пути сохраняетъ наиболѣе интенсивную торговую связь съ этими пристанями, установившуюся съ давняго времени. Хотя вліяніе Пермской желѣзной дороги уже и теперь въ значительной степени обнаружилось, именно въ отвлеченіи нѣкоторой части грузовъ изслѣдуемаго района, до сего времени полностью направлявшихся къ тремъ вышеупомянутымъ пристанямъ, однако, въ настоящее время еще трудно опредѣлить, въ какой мѣрѣ будетъ развиваться это вліяніе,—разовьется ли оно до такихъ предѣловъ, чтобы районъ, торговымъ центромъ котораго является село Дебессы, совершенно бы порвалъ существующую до сего времени связь съ Камскими пристанями, или низвелъ бы ее до незначительныхъ размѣровъ.

Все сказанное относится преимущественно къ хлѣбнымъ грузамъ. Что же касается грузовъ другихъ наименованій, какъ прибывающихъ, такъ и отправляемыхъ, то въ этомъ отношеніи на изслѣдуемый путь оказываетъ нѣкоторое вліяніе другая станція той же Пермской ж. д., именно—Кезъ, лежащая восточнѣе станціи Чепца, предпослѣдняя въ предѣлахъ Вятской губерніи. Впрочемъ, вліяніе этой станціи, судя по полученнымъ свѣдѣніямъ, довольно ограниченное: оно всего выражается—7000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, сырья и грузовъ торговыхъ заведеній.

Прежде чѣмъ приступить къ подробному поучастковому опредѣленію грузоподъемности изслѣдуемаго пути и опредѣленію его общаго экономическаго значенія, приведемъ изслѣдованіе всѣхъ категорій настоящаго описанія, выясняющихъ происхожденіе грузовъ, ихъ родъ и направленіе.

Свѣдѣнія, полученныя о еженедѣльныхъ торжкахъ изслѣдуемаго района, указываютъ, что с. Дебессы до сихъ поръ является торговымъ центромъ для довольно значительнаго района, въ составъ котораго входятъ волости, расположенныя по обѣ стороны границы между Сарапульскимъ и Глазовскимъ уѣздами. Это волости—Дебесская, Большепургинская, Тыло-

вайская и Петропавловская Сарапульскаго уѣзда и Игринская и Тольенская—Глазовскаго; во время ярмарокъ, происходящихъ въ с. Дебессахъ, районъ этотъ значительно расширяется, распространяясь даже въ предѣлы Малмыжскаго и Елабужскаго уѣздовъ.

Общее количество уѣздовъ, зарегистрованное на еженедѣльныхъ торжкахъ и ярмаркахъ с Дебессъ, превышаетъ 120000 пудовъ, изъ которыхъ, однако, на изслѣдуемый путь приходится не болѣе 20000 пудовъ, захватывающихъ при своемъ движеніи не болѣе 20 верстъ ближайшихъ къ с. Дебессамъ. Впрочемъ, это количество грузовъ выведено только приблизительно: за неимѣніемъ точныхъ данныхъ для его опредѣленія пришлось предположить, что изъ предѣловъ Глазовскаго уѣзда по изслѣдуемому пути поступаютъ грузы только изъ Тольенской волости, граничащей съ Дебесской съ сѣверной стороны, тогда какъ Игринская лежитъ далеко на югозападъ, и проѣздъ изъ нея происходитъ по другимъ путямъ, не входя на изслѣдуемый. Такъ какъ Дебесскіе базары и ярмарки посѣщаются преимущественно жителями шести вышеупомянутыхъ волостей, то количество грузовъ для Тольенской волости не можетъ быть принято болѣе $^1/_6$ грузовъ прибывающихъ на Дебесскіе базары, или около 20000 пудовъ. Однако, это количество, прибывающихъ съ 20-ти верстнаго участка, ближайшаго къ с. Дебессамъ, будетъ несомнѣнно ниже дѣйствительнаго, потому что Тольенская волость, въ предѣлахъ которой находится, этотъ участокъ, очень близко подходитъ къ Дебесской, вслѣдствіе чего село Дебессы для жителей значительной части Тольенской волости является пока ближайшимъ крупнымъ торговымъ центромъ, наиболѣе удобнымъ для сбыта сельскохозяйственныхъ произведеній и для сбыта издѣлій различныхъ промысловъ, а также и для покупки привозныхъ товаровъ, необходимыхъ въ крестьянскомъ быту. Замѣтимъ между прочимъ, что мануфактурные и бакалейные товары въ мѣстныя торговыя заведенія, какъ въ с. Дебессы, такъ и въ Б.-Поломъ, доставляются чаще всего изъ с. Кестыма и Воткинскаго завода. Но они не включены въ вышеприведенныя количество грузовъ еженедѣльныхъ торжковъ и ярмарокъ, какъ вошедшія въ данныя о грузахъ по другимъ категоріямъ этого описанія, чѣмъ въ значительной степени исправляются всѣ недостатки и уклоненія отъ дѣйствительныхъ чиселъ.

Торжки и ярмарки, происходящія въ с. Б.-Поломѣ, какъ показало изслѣдованіе, имѣютъ весьма ограниченное чисто мѣстное значеніе, ограничивающееся, главнымъ образомъ, окрестными селеніями. Все количество грузовъ, поступающее на Больше-Поломскіе торжки и ярмарку, по полученнымъ даннымъ, достигаетъ лишь 7500 пудовъ, изъ числа которыхъ

4575 пудовъ проходятъ по направленію къ г. Глазову и с. Кестыму, захватывая при движеніи 12 верстъ, ближайшія къ Б-Полому, и 2475 пудовъ къ с. Дебессамъ, проходя 28 верстъ изслѣдуемаго пути.

Хлѣбная торговля въ с. Дебессахъ, по свѣдѣніямъ полученнымъ отъ хлѣботорговцевъ, представляется за послѣднее время въ слѣдующемъ видѣ:

9-ю хлѣботорговцами, проживающими въ с. Дебессахъ, закупается въ теченіе года - 70500 пудовъ различнаго рода зерновыхъ хлѣбовъ и муки, доставляемыхъ на мѣстные базары изъ окрестныхъ селеній, находящихся въ районѣ, описанномъ радіусомъ въ 30 или 40 верстъ. Центромъ района является с. Дебессы, а селенія составляющія его принадлежатъ къ волостямъ—Дебесской, Большепургинской и Петропавловской Сарапульскаго уѣзда и Тольенской, Игринской и отчасти Поломской Глазовскаго уѣзда. Этотъ довольно обширный районъ, средней населенности по сравненію съ другими частями Вятской губерніи, далеко не можетъ быть отнесенъ къ мѣстностямъ, располагающимъ значительнымъ избыткомъ мѣстнаго хлѣба, для экспорта за предѣлы района, хотя во многихъ случаяхъ, крайняя степень нужды и заставляетъ наиболѣе нуждающихся обывателей продавать осенью и часть хлѣба, необходимаго для удовлетворенія своихъ потребностей. Недостатокъ въ собственномъ хлѣбѣ объясняется преобладаніемъ въ районѣ малоплодородныхъ почвъ, преимущественно песчаныхъ, занимающихъ большія пространства въ Тольенской, Дебесской, Большепургинской и отчасти въ Петропавловской волостяхъ. Исключеніе въ этомъ отношеніи составляетъ Игринская волость Глазовскаго уѣзда, гдѣ, какъ опредѣлено общими статистическими изслѣдованіями, имѣется излишній хлѣбъ, въ количествѣ превышающемъ 82000 пудовъ (10000 озимаго и 72000 ярового), который, безъ сомнѣнія, и поступаетъ въ продажу преимущественно на Дебесскихъ базарахъ. Съ другой стороны, небольшіе участки плодородной почвы, спорадически встрѣчаются и въ остальныхъ пяти волостяхъ, вслѣдствіе чего и тамъ имѣется нѣкоторый избытокъ хлѣба; но чрезвычайно трудно опредѣлить его количество даже приблизительно.

Теперь обратимся къ выясненію связи Дебесскаго рынка съ станціями Пермской желѣзной дороги. На станцію Чепца принято въ продолженіе 1900 года до 90000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ; при этомъ только въ теченіе одного іюня, т. е. въ мѣсяцъ наименѣе благопріятный для хлѣбной торговли, отправлено до 7000 пудовъ. Но для Дебесскаго хлѣбнаго рынка приходится не менѣе $^3/_4$ всего количества, т. е. до 67000 пуд. (изъ 90000). Но такъ какъ свѣдѣнія, полученныя отъ хлѣботорговцевъ,

показываютъ, что на станцію Чепца изъ Дебессъ отправляется менѣе $^1/_3$ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ (22500 п. изъ 70500 пуд.) закупаемыхъ хлѣботорговцами, то общее ихъ количество должно быть соотвѣтственнымъ образомъ увеличено, т. е. оно должно достигать 200000 пудовъ ежегодно.

Основываясь на вышеприведенныхъ соображеніяхъ о недостаточной урожайности района, въ центрѣ котораго находится с. Дебессы, трудно допустить, чтобы все это количество хлѣба поступало въ продажу только изъ него именно; несомнѣнно, къ с. Дебессамъ тяготѣютъ хлѣбные грузы изъ болѣе отдаленныхъ и болѣе плодородныхъ мѣстностей, преимущественно изъ ближайшихъ къ району волостей Сарапульскаго уѣзда, напримѣръ Чутырской, Сосновской и Шаркапской. Относительно послѣднихъ двухъ получены указанія при экономическомъ изслѣдованіи Воткинско-Шарканскаго проселка, производившемся въ 1899 году *).

Что же касается экспорта хлѣбныхъ грузовъ изъ с. Дебессъ, то онъ въ настоящій моментъ, повидимому, находится въ переходномъ состояніи. Дѣло въ томъ, что до открытія движенія по Пермь-Котласской жел. дорогѣ хлѣбные грузы отсюда почти полностью направлялись на ближайшія камскія пристани — Оханскъ, Таборы и Ерзовку; съ открытіемъ желѣзнодорожнаго сообщенія, какъ мы видѣли выше, значительная часть — 67000 пудовъ, отправляется на ст. Чепца и 13300 пуд. на станц. Кезъ. Наибольшее же количество грузовъ, именно, 120000 пуд., отправляется попрежнему на камскія пристани.

Имѣя въ виду такой крупный и рѣзкій поворотъ въ экспортѣ хлѣбныхъ грузовъ изъ с. Дебессъ, происшедшій въ такой сравнительно небольшой срокъ, который прошелъ со времени открытія движенія по Пермской желѣзной дорогѣ, необходимо выждать съ разрѣшеніемъ вопроса объ окончательномъ направленіи движенія мѣстнаго хлѣба, поступающаго въ продажу.

Изъ вышеизложеннаго видно, что по всему протяженію изслѣдуемаго пути, къ ст. Чепца проходитъ до 67000 пудовъ; по 15-верстному участку, ближайшему къ с. Дебессамъ, 90000 пудовъ, въ томъ числѣ 13300 на ст. Кезъ.

Торговля мѣстнымъ сырьемъ, какъ видно изъ сводной вѣдомости, заключается, главнымъ образомъ, въ скупкѣ продуктовъ льноводства, почти исключительно льняного сѣмени. По свѣдѣніямъ полученнымъ отъ скупщиковъ, общее количество закупаемаго ими льняного сѣмя, достигаетъ 16000

*) См. Экономическое описаніе дорогъ губерніи, приложеніе № 1 къ докладу объ экономическомъ изслѣдованіи дорогъ въ 1899 г., ст.

пудовъ въ годъ; но, принимая во вниманіе обширность того района, центромъ котораго является с. Дебессы, и его исключительно земледѣльческій характеръ, дѣйствительное количество должно быть далеко выше выведеннаго, хотя, съ другой стороны, сколько-нибудь приближенное опредѣленіе этого количества представляется вполнѣ невозможнымъ, по причинѣ полнаго отсутствія данныхъ необходимыхъ для такого опредѣленія. Все количество скупаемаго льняного сѣмени отправляется на камскія пристани Таборы, Ерзовку и Оханскъ, при чемъ провозится полностью по Сибирскому тракту.

О грузахъ другихъ наименованій получено свѣдѣніе только о 3000 пудахъ тряпья и 500 пуд. холста, скупаемыхъ въ с. Дебессахъ и отправляемыхъ на ст. Чепца, слѣдовательно, по всему протяженію изслѣдуемаго пути.

Въ селѣ Большомъ-Поломѣ закупается двумя скупщиками до 7000 пудовъ корья, отправляемаго въ Вятку и Пермь, въ томъ и другомъ случаѣ черезъ ст. Чепца; при провозѣ этого груза изслѣдуемый путь захватывается на протяженіи 15 верстъ, ближайшихъ къ конечному пункту, т. е. къ ст. Чепца.

Общее количество сырья, закупаемаго 6-ю скупщиками въ с. Дебессамъ, достигаетъ 19500 пудовъ, въ томъ числѣ льняного сѣмени 16000 пудовъ и 3500 пудовъ тряпья и холста.

Торговыя заведенія. Всего въ изслѣдуемомъ районѣ зарегистровано 28 торговыхъ заведеній, большая часть которыхъ (19), характеризующихся сравнительно высокими размѣрами торговыхъ оборотовъ, приходится на с. Дебессы; затѣмъ 5 торговыхъ заведеній въ с. Большомъ-Поломѣ и по 2 въ деревняхъ Тольенѣ и Озонѣ подъ сосной.

Общее количество грузовъ, получаемыхъ торговыми заведеніями, по регистраціи за годъ не достигаетъ и 3000 пуд. Но принимая во вниманіе обширность района, торговымъ центромъ котораго является с. Дебессы, такая цифра грузовъ торговыхъ заведеній вызываетъ сомнѣніе въ своей правильности. Несомнѣнно, уклончивыя показанія содержателей торговыхъ заведеній объясняются непониманіемъ цѣлей собиранія настоящихъ свѣдѣній и смѣшеніемъ ихъ съ цѣлями фиска.

Не имѣя въ своемъ распоряженіи какихъ бы то ни было данныхъ, необходимыхъ для исправленія и дополненія полученныхъ свѣдѣній, приходится довольствоваться лишь имѣющимися на лицо свѣдѣніями о грузахъ торговыхъ заведеній.

Изъ 32237 пудовъ, на торговыя заведенія с. Дебессъ приходится

27116 пудовъ и на торговыя заведенія другихъ пунктовъ 5121 пудъ. Изъ сводной вѣдомости можно видѣть, что въ полученіи этихъ грузовъ въ с. Дебессы нельзя подмѣтить правильности и устойчивости: одни и тѣ же грузы поступаютъ сюда изъ различныхъ пунктовъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ находящихся въ противоположныхъ сторонахъ по отношенію къ с. Дебессамъ. Такъ, напримѣръ, мануфактурные и отчасти бакалейные товары получаются изъ Воткинскаго завода и съ Камскихъ пристаней; но разница въ грузополученіи между обоими пунктами заключается въ томъ, что изъ Воткинскаго завода доставляются чугунныя и желѣзныя издѣлія, тогда какъ съ Камскихъ пристаней большая часть бакалейныхъ товаровъ, а также чай, сахаръ, крупчатка и проч.

Что же касается торговыхъ заведеній, лежащихъ ближе къ конечному пункту, въ с. Б.-Поломѣ и д. Озонѣ, то тѣ же предметы торговли поступаютъ сюда изъ г. Глазова, а также изъ Оханска и Перми; въ послѣднемъ случаѣ черезъ ст. Чепца. Отправки грузовъ торговыми заведеніями изслѣдуемаго района, если не считатъ провозъ порожней посуды изъ трактирныхъ заведеній въ заводы, нѣтъ совсѣмъ, такъ какъ весь получаемый ими товаръ распродается на мѣстѣ.

Обращаясь къ распредѣленію грузовъ при ихъ провозѣ въ изслѣдуемый районъ, слѣдуетъ замѣтить, что по Дебесско-Чепецкому тракту провозится немного болѣе половины всего количества, получаемаго торговыми заведеніями, а именно—17711 пудовъ, изъ числа которыхъ 9523 пуда приходятъ по всему протяженію изслѣдуемаго пути (это—часть грузовъ получаемыхъ въ с. Дебесы); изъ нихъ 3450 пудовъ захватываютъ 20-ти верстный участокъ, ближайшій къ с. Дебессамъ, и 4738 пудовъ—12 верстъ, ближайшихъ къ ст. Чепца *).

Такимъ образомъ, на 20-ти верстномъ участкѣ, ближайшемъ къ с. Дебессамъ, проходитъ, 12973 пуда грузовъ торговыхъ заведеній (9523 пуда общ. и 3450 пуд. участковыхъ; по участку въ 12—15 верстъ, лежащему сѣвернѣе с. Б.-Полома, 14261 пудъ (9523+4738).

Промышленными заведеніями изслѣдуемый районъ далеко не можетъ считаться богатымъ, особенно такими, производство которыхъ требовало бы сколько-нибудь значительнаго числа рабочихъ. Здѣсь зарегистровано только 5 булочныхъ, находящихся въ с. Дебессахъ, но эти заведенія могутъ быть скорѣе отнесены къ категоріи торговыхъ, такъ какъ издѣлія ихъ полностью распродаются на мѣстѣ преимущественно въ торговые дни. Только стекольный заводъ, находящійся вблизи дер. Озонъ подъ сосной, вполнѣ

*) Точнѣе—къ дер. Озонъ подъ сосной, находящейся въ $2^1/_2$ верстахъ отъ ст. Чепца.

имѣетъ характеръ крупнаго промышленнаго заведенія; но какъ полученіе, такъ и отправленіе различнаго рода грузовъ этимъ промышленнымъ заведеніемъ производится на незначительномъ участкѣ изслѣдуемаго пути, это, именно, на 3-хъ верстахъ, ближайшихъ къ ст Чепца Пермской желѣзной дороги.

Общее количество грузовъ, получаемыхъ стекольнымъ заводомъ, достигаетъ 18000 пудовъ, изъ числа которыхъ 4000 пудовъ, при доставкѣ въ заводъ, захватываютъ 12-ти верстный участокъ изслѣдуемаго пути, лежащій между дер. Озонъ и с. Поломомъ; остальные 14000 пудовъ провозятся на протяженіи 3-хъ верстъ, ближайшихъ къ ст. Чепца. Всѣ эти грузы состоятъ изъ матеріаловъ, употребляемыхъ въ стекольномъ производствѣ. По 3-хъ верстному участку, ближайшему къ заводу съ южной стороны, проходитъ до 5400 подводъ съ дровами (600 куб. саж.) доставляемыхъ на заводъ.

Издѣлія стекольнаго завода, въ количествѣ 10300 пудовъ, провозятся по тому же 3-хъ верстному участку, ближайшему къ ст. Чепца. Большая часть получаемыхъ грузовъ провозится по санному пути, главнымъ образомъ, въ мартѣ мѣсяцѣ, остальные изъ получаемыхъ грузовъ, а также всѣ отправляемые, провозятся въ теченіе всего года, въ первомъ случаѣ—по мѣрѣ надобности, а во второмъ—по мѣрѣ изготовленія.

Такимъ образомъ, распредѣленіе грузовъ стекольнаго завода по изслѣдуемому пути представляется въ слѣдующемъ видѣ.

По 3-хъ верстному участку, ближайшему къ заводу съ южной стороны 3600 возовъ съ дровами (600 куб. саж.);

По 3-хъ верстному участку, ближайшему къ ст. Чепца 24300 пуд. (14000 получаемыхъ и 10300 отправляемыхъ);

По 12-ти верстному участку, лежащему сѣвернѣе с Полома, 40000 пудовъ.

Относительно булочныхъ и сушечныхъ заведеній изъ свѣдѣній, полученныхъ въ одномъ изъ этихъ заведеній, можно видѣть, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ крупчатка получается со ст. Кезъ, вступая на изслѣдуемый путь за 20 верстъ отъ с. Дебессъ.

Детальное разсмотрѣніе вопроса о подробномъ распредѣленіи грузовъ, проходящихъ по этому пути, даетъ основаніе раздѣлить изслѣдуемый путь на слѣдующіе три главныхъ участка: 1) участокъ между с.с. Дебессы и Большимъ Поломомъ, протяженіемъ отъ 10 до 28 верстъ и 2) ближайшій къ ст. Чепца протяженіемъ отъ 4 до 15 верстъ.

По прежде поучастковаго распредѣленія грузовъ необходимо опредѣлить общіе грузы, т. е. грузы проходящіе по всему пути.

Къ этой категоріи относятся 67000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, 3500 пудовъ сырья и 9523 пуда грузовъ торговыхъ заведеній; затѣмъ, по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ содержателей постоялыхъ дворовъ, почти по всему пути провозится до 6250 пудовъ или 250 возовъ кожъ и щетины, провозимой изъ Пермской губерніи и Сибири, вѣроятно изъ южныхъ частей, въ г.г. Вятку и Сооб одской. Сюда же слѣдуетъ присоединить и 1000 возовъ съ мебелью и 100 подводъ съ виномъ, провозимыхъ по этому пути изъ Вятки и Слободского въ Воткинскій заводъ. Это количество выведено не при настоящемъ изслѣдованіи, а въ 1899 году, при изслѣдованіи проселочной дороги отъ Воткинскаго завода черезъ с. Шарканское къ Дебессамъ; вѣсъ этого количества грузовыхъ подводъ тогда опредѣленъ въ 23000 пудовъ; грузы этого рода для изслѣдуемаго пути имѣютъ полное транзитное значеніе.

Такимъ образомъ, суммируя только что приведенныя числа, получается, что количество грузовъ, общихъ для всего пути исчисляется въ 108274 пуда Участковое же распредѣленіе грузовъ выразится слѣдующимъ образомъ:

По 20-ти верстному участку, ближайшему къ с. Дебессамъ, проходитъ 1643 пуда грузовъ мелкихъ промышленныхъ и торговыхъ заведеній, 13300 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, 9000 пуд. сырья и 3450 пуд. грузовъ торговыхъ заведеній; всего же съ грузами, общими для всего пути, 161916 пудовъ.

По 12-ти верстному участку, ближайшему къ станціи Чепца,— 14261 пудъ грузовъ торговыхъ заведеній и 28300 пудовъ грузовъ стекольнаго завода; а съ общими грузами — 150825 пудовъ. Разница между грузоподъемностью обоихъ участковъ не особенно значительна: грузоподъемность перваго участка ниже грузоподъемности второго только на 10%.

Свѣдѣнія, полученныя отъ лицъ занятыхъ провозомъ пассажировъ, не обнаруживаютъ такого пассажирскаго движенія, которое бы указывало на дѣятельныя торговыя сношенія по изслѣдуемому пути: изъ 5 станцій, по которымъ произведена регистрація, только одна вольная, но и та имѣетъ всего 2-хъ лошадей; остальныя станціи—2 почтово-казенныя и 2 земскія; пассажиры, берущіе лошадей на этихъ станціяхъ, состоятъ по преимуществу изъ чиновниковъ, земскихъ служащихъ и вообще лицъ, ѣдущихъ по оффиціальнымъ порученіямъ и обязанностямъ государственной и земской службы.

Продолженіемъ изслѣдуемой дороги служитъ Шарканскій проселокъ, соединяющій изслѣдуемый районъ съ Воткинскимъ заводомъ и г. Сарапуломъ и болѣе южными частями Сарапульскаго уѣзда; точно также весьма тѣсную связь этотъ путь имѣетъ и съ продолженіемъ Вятско-Пермскаго тракта въ Пермскую губернію, особенно въ цѣляхъ сообщенія съ вышеупомянутыми пристанями, расположенными на р. Камѣ. Питательными вѣтвями этой дороги можно считать Зуринскій проселокъ, идущій отъ Ижевскаго завода, по которому, проселку, направляется къ ст. Чепца грузъ изъ завода; затѣмъ, Юскинскій проселокъ, ведущій на ст. Кезъ и малую дорогу отъ селенія Нижній Пинкой черезъ Верхній Пинкой и выступающую на изслѣдуемый путь при починкѣ Сосновскомъ.

Мѣстное значеніе пути. 10-ти верстный въ обѣ стороны районъ, обслуживаемый изслѣдуемой дорогой, состоитъ изъ 47 селеній, въ которыхъ зарегистровано 1094 двора съ населеніемъ въ 9247 душъ обоего пола, въ томъ числѣ 4566 мужского и 4681 женскаго; земельный надѣлъ равняется 26754 десят. пахотной и усадебной земли и 4104 лѣсного надѣла, распредѣленнаго почти равномѣрно между 2556 надѣльными душами, въ среднемъ слишкомъ по 12 десятинъ на душу. Скотоводство, по сравненію со многими другими мѣстностями Вятской губерніи, здѣсь довольно развито: во всѣхъ селеніяхъ изслѣдуемаго района зарегистровано 3739 лошадей всѣхъ возрастовъ или въ среднемъ по $3,_{4}$ лошади па каждый дворъ; крупнаго рогатаго скота, также всѣхъ возрастовъ—6164 шт. или по $5,_{6}$ на дворъ и, наконецъ, мелкаго—7070 головъ или по $6,_{4}$ на дворъ.

Мѣстные промыслы развиты чрезвычайно слабо, кромѣ извознаго, а отхожіе, повидимому, совершенно отсутствуютъ. Торговыхъ заведеній зарегистровано 44, изъ числа которыхъ наиболѣе крупныя находятся въ с. Дебессахъ и частью въ с. Большомъ Поломѣ и дер. Озонъ подъ сосной. Мелкихъ промышленныхъ заведеній зарегистровано 23, но производство ихъ ограничивается, главнымъ образомъ, удовлетвореніемъ мѣстныхъ потребностей и по размѣрамъ своего производства они безъ малѣйшей погрѣшности могутъ быть отнесены къ категоріи мелкихъ промышленныхъ заведеній; исключеніе въ этомъ отношеніи составляетъ только стекольный заводъ, находящійся вблизи деревни Озонъ подъ сосной и принадлежащій пермскому купцу Химичеву.

Изъ числа конныхъ промысловъ довольно значительно развитъ въ изслѣдуемомъ районѣ извозный промыселъ, которымъ занято 74 человѣка изъ 71 двора на 103 лошадяхъ. Промыселъ этотъ заключается въ про-

возѣ грузовъ между с. Дебессами и станціями Чепца и Кезъ Пермской дороги; между с. Дебессами и камскими пристанями—Таборомъ, Ершовкой и Оханскомъ; между с. Большимъ Поломомъ и ст. Чепца и с. Дебессами. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ вощики ѣздятъ въ г. Глазовъ и въ Ижевской и Воткинскій заводы. Лѣснымъ промысломъ занято 15 лицъ изъ 8 дворовъ на 15 лошадяхъ.

Техническія замѣтки о состояніи пути. Мѣстность, по которой пролегаетъ изслѣдуемый путь, можетъ быть отнесена къ числу довольно холмистыхъ, хотя довольно высокихъ и крупныхъ возвышеній не встрѣчается почти нигдѣ. Наибольшею крутизною характеризуются подъемы и спуски, находящіеся между с. Дебессами и д. Верни и вблизи деревни Озонъ подъ сосной. Впрочемъ тотъ и другой вымощены камнемъ. Изъ рѣкъ пересѣкающихъ изслѣдуемый путь особенное значеніе имѣетъ р. Лыкъ, вблизи д. Нижній Пипкой; остальные—ручейки безъ названія.

Ширина дороги, какъ и всѣхъ трактовъ, 30 саж., изъ которыхъ собственно подъ полотномъ дороги 10 с. и по 10 саж. въ обѣ стороны подъ бровками, канавами и древесными насажденіями.

Графическое изображеніе грузоподъемности пути безъ отношенія къ длинѣ различныхъ его участковъ можетъ быть представлено въ такомъ видѣ:

Ст. Чепца

135667 пудовъ, или 5427 подводъ.

с. Больш. Поломъ.

150825 пудовъ, или 6033 подв.

с. Дебессы.

Яранско-Кукарскій почтовый уѣздный трактъ и Царевосанчурско-Козьмодемьянскій коммерчесскій трактъ.

Прежде чѣмъ опредѣлять грузоподъемность и экономическое значеніе каждаго изъ этихъ путей, необходимо сказать нѣсколько словъ о сельско-хозяйственной производительности Яранскаго уѣзда и выяснить условія, при которыхъ происходитъ въ настоящее время отпускная и привозная торговля. Какъ извѣстно, Яранскій уѣздъ совершенно лишенъ внутреннихъ судоходныхъ сообщеній, и только по сѣверо-восточной границѣ его, удаленной отъ центральныхъ и южныхъ частей уѣзда, наиболѣе производительныхъ въ сельско-хозяйственномъ отношеніи, на протяженіи 30

верстъ протекаетъ рѣка Вятка. Другимъ ближайшимъ воднымъ путемъ для центральныхъ и южныхъ волостей уѣзда является Волга, отъ которой южная граница уѣзда находится на разстояніи 60—90 верстъ. Такое географическое положеніе уѣзда, на сотни верстъ удаленнаго отъ желѣзнодорожныхъ путей сообщенія, *) необходимо должно было развить усиленное грузовое движеніе по мѣстнымъ грунтовымъ путямъ, общее протяженіе которыхъ, включая сюда и главнѣйшіе проселки съ особенно сильнымъ грузовымъ движеніемъ, достигаетъ 700 верстъ; изъ этого числа около 460 верстъ приходится на губернскіе и уѣздные тракты, содержащіеся на средства губернскаго (125 вер.) и уѣзднаго земствъ. О высокой степени грузового движенія по мѣстнымъ путямъ можно составить достаточно вѣрное понятіе, если принять во вниманіе обширность уѣзда съ многочисленнымъ чистоземледѣльческимъ населеніемъ, громадную хлѣбную и сырьевую производительность уѣзда, распространенность кустарныхъ промысловъ, а въ зимнее время—и лѣсныхъ. При этомъ нужно имѣть въ виду и то еще обстоятельство, что въ сферу вліянія мѣстныхъ путей вовлекается весьма значительная часть Уржумскаго уѣзда, именно, западныя волости, какъ пограничныя съ Яранскимъ уѣздомъ, такъ и неособенно удаленныя отъ его границы. Главнымъ грузомъ всѣхъ путей является, конечно, хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ, **) затѣмъ продукты льноводства—сѣмя льняное, волокно и кудель; холстъ и тряпье; далѣе, продукты животноводства—кожа, овчина, опоекъ, шерсть, щетина, мясо, битая птица, масло скоромное, яйца. Громадный вывозъ изъ уѣзда сельско-хозяйственныхъ продуктовъ даетъ возможность много и ввозить различныхъ предметовъ, необходимыхъ для удовлетворенія потребностей мѣстнаго населенія, но производство или добыча которыхъ происходитъ за предѣлами уѣзда или губерніи. Главными предметами ввоза являются —крупчатка, рыба, соль, керосинъ, мануфактурные, галантерейные и бакалейные товары, посуда, желѣзо, алебастръ, известь и проч.

Распредѣленіе мѣстныхъ и привозныхъ грузовъ при ихъ движеніи по различнымъ путямъ уѣзда находится въ зависимости отъ пунктовъ, къ которымъ тяготѣютъ мѣстные, грузы и отъ пунктовъ полученія, закупки, для грузовъ прибывающихъ изъ-за предѣловъ уѣзда. Такъ, напримѣръ, хлѣбные грузы изъ большей части Яранскаго уѣзда и значительной части

*) Ближайшія—Московско-Казанская и Пермская въ 220 верстъ отъ Яранска каждая; Московско-Нижегородская въ 300 верстъ.

**) Избытокъ всѣхъ хлѣбовъ земскимъ статистическимъ отдѣленіемъ опредѣленъ въ 2225000 пудовъ, тогда какъ по даннымъ податного инспектора за 1895—97 г.г. въ 5100000 пудовъ ежегодно.

западной половины Уржумскаго, вывозятся въ большемъ числѣ въ сосѣднія мѣстности Костромской и отчасти въ Нижегородскую губернію, гдѣ почти ежегодно ощущается недостатокъ въ собственныхъ продовольственныхъ средствахъ, вслѣдствіе малоплодородной почвы Костромскаго и Нижегородскаго Ветлужья. *) Жители этихъ мѣстностей, извѣстные въ Яранскомъ уѣздѣ подъ общимъ именемъ: „ветлугаевъ“ или „ветлужанъ“, съ наступленіемъ саннаго пути, въ громадномъ числѣ подводъ прибываютъ на мѣстные торжки, гдѣ приходитъ наиболѣе оживленная хлѣбная торговля и покупаютъ здѣсь хлѣбъ или съ возовъ непосредственно отъ производителей, или отъ болѣе или менѣе крупныхъ скупщиковъ хлѣба. Среди прибывающихъ сюда ветлужанъ встрѣчаются и лица занимающіяся закупкой хлѣба въ Яранскомъ уѣздѣ небольшими партіями и перепродажею его на рынкахъ Ветлужья, какъ постоянным зимнимъ промысломъ, мало отличающимся отъ извознаго. Наиболѣе оживленными пунктами по хлѣбной торговлѣ въ Яранскомъ уѣздѣ являются слѣдующіе: г.г. Яранскъ и Царевосанчурскъ, с.с. Кикнуръ, Салобелякъ, Шаранга и Русскіе Краи. Большая часть хлѣба съ этихъ рынковъ поступаетъ въ Ветлужье, тогда какъ хлѣбъ, закупаемый въ слободѣ Кукаркѣ и въ с.с. Пижанкѣ, Коляnурѣ, находящихся въ сѣверо-восточномъ углу уѣзда вблизи рѣки Вятки, экспортируется водой въ Рыбинскъ или въ сѣверные уѣзды губерніи. Хлѣбъ, экспортируемый черезъ Яранскъ, Кикнуръ и Краи, провозится по конечной части Московскаго губернскаго тракта, заключающейся между г. Яранскомъ и границей Костромской губерніи, на протяженіи 80 верстъ. Независимо отъ продажи съ возовъ, большія партіи хлѣбныхъ грузовъ отправляются въ Ветлужье и крупными хлѣботорговцами. Въ виду громадной и непрерывной хлѣбной торговли здѣсь развился особый типъ мелкихъ хлѣботорговцевъ—мельниковъ, скупающихъ по нѣсколько возовъ въ зимнюю недѣлю зерноваго хлѣба на мѣстныхъ базарахъ и послѣ размола на собственныхъ мельницахъ, по большей части вѣтряныхъ, и продающихъ его уже въ мукѣ ветлужанамъ. Промыселъ этотъ развитъ въ большинствѣ селеній, расположенныхъ на линіи тракта и вблизи его; размолотый хлѣбъ продается мелкимъ скупщикамъ изъ ветлужанъ или съ дому или на ближайшихъ базарахъ, изъ числа которыхъ особенно важное значеніе въ этомъ отношеніи имѣютъ Краинскіе базары. Село Краи, находящееся всего въ 8 верстахъ отъ границы Костромской губ., является крайнимъ западнымъ пунктомъ не только для Яранскаго уѣзда, но и для всей Вятской

*) Уѣзды—Ветлужскій, Варнавинскій, Макарьевскій, Кологривскій и Галичскій Костромской губерніи; Макарьевскій и отчасти Семеновскій—Нижегородской.

губерніи. Хлѣбная торговля въ селѣ Краяхъ началась еще въ концѣ 70-хъ годахъ и, постепенно усиливаясь, за послѣднее десятилѣтіе по своимъ размѣрамъ уже превышаетъ торговлю этого рода всѣхъ другихъ торговыхъ пунктовъ Яранскаго уѣзда, не исключая и г.г. Яранска, Царевосанчурска и сл. Кукарки. Для развитія дѣятельности очень крупныхъ торговыхъ фирмъ въ Яранскомъ уѣздѣ нѣтъ особенно благопріятныхъ условій: хлѣбная торговля здѣсь сплошь и рядомъ носитъ раздробительный характеръ, перепродажи хлѣба производителями непосредственно потребителямъ и мелкимъ скупщикамъ, соединяющимъ перепродажу хлѣба съ зимнимъ извознымъ промысломъ и притомъ мелкими партіями отъ одного до двухъ или трехъ возовъ, очень рѣдко въ большемъ количествѣ. Такая раздробительная торговля хлѣбомъ наблюдается на всѣхъ хлѣбныхъ базарахъ Яранскаго уѣзда. Можно съ увѣренностью сказать, что при посредствѣ такой раздробительной продажи вывозится изъ предѣловъ Яранскаго уѣзда, въ Ветлужье не менѣе 50% всего количества хлѣба, поступающаго въ продажу. Что же касается крупныхъ фирмъ по хлѣбной торговлѣ, то онѣ сосредоточены, главнымъ образомъ, въ г. Яранскѣ, сл. Кукаркѣ, въ с. Краяхъ и отчасти (3 фирмы) въ г. Царевосанчурскѣ. Кромѣ того, въ торговыхъ селахъ и нѣкоторыхъ селеніяхъ, расположенныхъ на линіи Ветлужскаго тракта (Московскаго), встрѣчаются скупщики хлѣба, преимущественно изъ мѣстныхъ крестьянъ, имѣющіе болѣе или менѣе значительные обороты по хлѣбной торговлѣ.

Хлѣбная торговля почти всегда соединяется съ мѣстными еженедѣльными торжками, происходящими повсемѣстно въ воскресные дни; только въ г. Царевосанчурскѣ въ зимнее время она происходитъ еще и по четвергамъ; но въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ оперируютъ крупныя фирмы, какъ напримѣръ, въ Яранскѣ, подвозъ хлѣба не прекращается и въ будни, но только въ меньшемъ количествѣ по сравненію съ базарными днями.

Выборъ торговыхъ пунктовъ для продажи хлѣба продавцами-крестьянами находится въ зависимости отъ разности хлѣбныхъ цѣнъ на различныхъ базарахъ и отъ разстоянія торговаго пункта отъ мѣста жительства производителя. Но при обиліи зимняго досуга у крестьянъ въ чисто земледѣльческихъ мѣстностяхъ значеніе разстоянія сильно умаляется. Хлѣбныя цѣны выше всего, конечно, стоятъ на тѣхъ торжкахъ, которые ближе расположены къ границѣ вывоза хлѣбныхъ грузовъ, какъ напримѣръ, въ Царевосанчурскѣ, Кукаркѣ и, главнымъ образомъ, въ с. Краяхъ, почти пограничномъ съ Костромской губерніей. Благодаря этой близости, цѣны здѣсь всегда выше и отличаются большимъ постоянствомъ и устойчивостью;

разница между краинскими хлѣбными цѣнами съ одной стороны и между хлѣбными цѣнами внутреннихъ торговыхъ пунктовъ очень часто превышаетъ стоимость провоза на соотвѣтствующее разстояніе. Обстоятельство это, въ связи съ зимнимъ крестьянскимъ досугомъ и удовлетворительнымъ состояніемъ зимнихъ дорогъ, является причиною того, что жители центральныхъ и центрально-восточныхъ волостей Яранскаго уѣзда и даже сопредѣльныхъ съ ними мѣстностей Уржумскаго нерѣдко везутъ свой хлѣбъ въ с. Краи, минуя при этомъ Яранскъ и встрѣчающіяся по пути торговыя села, напримѣръ — Кичму и Толмань Уржумскаго уѣзда, Пектубаево, Салобелякъ и Кикпуръ — Яранскаго. Что же касается центрально-западной части Яранскаго уѣзда, заключающейся между г. Яранскомъ и границей Костромской губерніи, то продажа мѣстнаго хлѣба въ послѣднее время производится преимущественно въ с. Краяхъ Этими причинами и объясняется чрезвычайное оживленіе хлѣбной торговли въ Краяхъ. О размѣрахъ ея можно судить уже по тому, что при особенно благопріятныхъ условіяхъ прибываетъ до 10000 возовъ съ хлѣбомъ за одну только зимнюю недѣлю; средняя цифра, однако, едва ли превышаетъ 3000 возовъ, а за годъ, или, вѣрнѣе, за 16—17 зимнихъ базаровъ, около 50000 возовъ или до 1250000 пудовъ, полагая по 25 пуд. каждый зимній возъ.

На базары сл. Кукарки хлѣбъ доставляется изъ всѣхъ селеній сѣверо-восточной части Яранскаго уѣзда на разстояніи 30—35 верстъ; затѣмъ, изъ сѣверо-западной части Уржумскаго уѣзда, приблизительно на тоже разстояніе и, наконецъ, изъ ближайшихъ селеній Нолинскаго, Орловскаго и Котельническаго уѣздовъ, въ которыхъ имѣется продажный хлѣбъ. При внезапныхъ усиленныхъ требованіяхъ черезъ пароходныя сообщенія, въ Кукарку устремляются хлѣбные грузы и изъ болѣе отдаленныхъ мѣстностей. Ко времени открытія навигаціи на Кукарской пристани скопляется значительное количество хлѣбныхъ грузовъ, доставляемое сюда крупными и мелкими хлѣботорговцами г. Яранска и различныхъ селеній, расположенныхъ въ районѣ между слободою Кукаркой и г. Яранскомъ и отчасти изъ сѣверо-западной части Уржумскаго уѣзда.

На базары, происходящіе въ г. Царевосанчурскѣ по воскреснымъ днямъ и четвергамъ, хлѣбъ доставляется изъ окрестностей, на разстояніи 25—30 верстъ, но болѣе всего изъ юго-восточныхъ волостей Яранскаго уѣзда *) и сопредѣльныхъ съ ними мѣстностей Уржумскаго, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и изъ пограничныхъ мѣстностей Царевококшайскаго уѣзда Казанской губерніи. Въ Царевосанчурскѣ, какъ было сказано выше, крупными

*) Кадамской, Ернурской и отчасти Малощегловской.

торговыми фирмами хлѣбъ закупается сравнительно въ ограниченномъ количествѣ (до 170000 пудовъ) тремя иногородними фирмами; затѣмъ, до 60000 пуд. ржи и 20000—ячменя на мѣстные винокуренный и пивоваренный заводы. Главная же масса хлѣба перепродается крестьянами съ возовъ непосредственно ветлужанамъ, прибывающимъ сюда изъ южнаго Ветлужья—Костромской и Нижегородской губерній: покупщиками здѣсь, какъ сказано выше, являются или сами потребители, или мелкіе скупщики, занятіе которыхъ почти тождественно съ извознымъ промысломъ. Такимъ же промысломъ, т. е. скупкою хлѣба мелкими партіями, отъ 25 до 75 пуд. (1—3 воза) и перепродажей его на рынкахъ Ветлужья, заняты и нѣкоторые изъ жителей Яранскаго уѣзда, помимо вышеупомянутыхъ скупщиковъ-мукомоловъ, преимущественно изъ западной половины его, какъ лежащей ближе къ конечной цѣли тяготѣнія хлѣбныхъ грузовъ. Такая мѣлочная закупка хлѣба производится ими съ возовъ, главнымъ образомъ, въ торговыхъ селахъ Яранскаго уѣзда и въ г. Царевосанчурскѣ. Общее количество хлѣба, исключительно ржи и овса, закупаемаго торговыми фирмами г. Яранска, достигаетъ 685000 пудовъ, изъ числа которыхъ 272000 п. отправляется на Кукарскую пристань, слѣдовательно, по всему протяженію Яранско-Кукарскаго тракта; затѣмъ, до 100000 пуд. овса отправляется на Корытенскую пристань на Волгѣ, а остальные 273000 пудовъ въ Костромскую губернію; по конечной части этого тракта отправляется и хлѣбъ, закупаемый ветлужанами на Царевосанчурскихъ базарахъ, если онъ направляется въ Костромскую губернію, пройдя предварительно Царевосанчурско-Ветлужскій трактъ, сливающійся съ Московскимъ вблизи села Крестовъ, въ 25 верстахъ отъ границы Костромской губерніи. Но если хлѣбъ закупается и отправляется въ Нижегородское Ветлужье, ближайшимъ торговымъ центромъ котораго является с. Нижневоскресенское на рѣкѣ Ветлугѣ, тогда провозъ хлѣба въ зимнее время происходитъ черезъ с.с. Сметанинское, Люмпануръ, Нежнуръ, Шудугужъ и далѣе въ Нижегородскую губернію. Крупными закупщиками хлѣбъ отправляется на Корытенскую пристань.

Отправка хлѣба въ Казань изъ Яранскаго уѣзда происходитъ въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ. Дѣло въ томъ, что разница между хлѣбными цѣнами въ Яранскомъ уѣздѣ и въ Казани рѣдко бываетъ сколько-нибудь значительною; обыкновенно она ограничивается 10—15 копѣйками въ пудѣ, главнымъ образомъ на овсѣ; что же касается цѣнъ на рожь, то бываютъ иногда такіе моменты, когда мѣстныя цѣны одинаковы съ казанскими, а въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ случаяхъ даже нѣсколько

выше послѣднихъ. Поэтому провозъ хлѣба на продажу въ Казань не составляетъ спеціальной цѣли для вощика, но соединяется съ зимними поѣздками для закупки различныхъ товаровъ въ Казани для пополненія запасовъ, сдѣланныхъ во время Нижегородской ярмарки. Въ такихъ случаяхъ вощики, чтобы избѣжать непроизводительной ѣзды порожнякомъ въ одинъ конецъ, везутъ въ Казань на продажу или свой собственный или покупной хлѣбъ, чаще всего овесъ, который и перепродается ими или въ Казани, или содержателямъ попутныхъ постоялыхъ дворовъ. Разность между хлѣбными цѣнами въ Казани и въ мѣстѣ закупки доставляетъ вощику отъ 2 р. 50 к. до 4 р. 50 к., въ среднемъ около 3 р. 50 к. на каждый возъ въ 25—30 пудовъ; такая сумма при 150—180-верстномъ разстояніи до Казани, имѣетъ нѣкоторое значеніе для вощика-крестьянина при зимнемъ досугѣ; провозъ товаровъ въ обратный путь, вознаграждающійся по предварительному условію и отличающійся большею устойчивостью, въ большинствѣ случаевъ оплачивается выше, чѣмъ прибыль, получаемая при перепродажѣ хлѣба. Очень часто хлѣбные грузы замѣняются грузами другого рода, напримѣръ, мясомъ, кожами, льнянымъ сѣменемъ, куделей, кульемъ и рогожами, мѣстными кустарными издѣліями. Общее количество грузовъ, отправляемыхъ такимъ способомъ въ Казань, достигаетъ 192000 пудовъ, въ томъ числѣ 115000 пуд. изъ Царевосанчурска по Царевококшайскому тракту и 77000 пуд. изъ Яранска по Яранско-Царевококшайскому тракту. Количество грузовъ обратнаго направленія, т. е. изъ Казани, достигаетъ 86000 пудовъ, въ томъ числѣ 53000 пудовъ въ г. Яранскъ и 33000 пудовъ въ Царевосанчурскъ. Но при этомъ нужно имѣть въ виду, что въ числѣ тѣхъ и другихъ грузовъ не включены грузы, которые прибываютъ изъ Казани или увозятся въ Казань, минуя города, мелкими скупщиками и торговцами изъ числа жителей различныхъ селеній, разъѣзжающими почти въ теченіе цѣлаго года по всѣмъ селеніямъ уѣзда. Количество такихъ грузовъ несомнѣнно выше зарегистрованныхъ въ г.г. Яранскѣ и Царевосанчурскѣ, но для сколько-нибудь точнаго ихъ опредѣленія нѣтъ никакихъ данныхъ.

Обращаясь къ болѣе подробному распредѣленію хлѣбныхъ грузовъ по различнымъ путямъ Яранскаго уѣзда и къ возможно точному опредѣленію ихъ количествъ, необходимо прежде оговориться, что сюда войдутъ лишь грузы, зарегистрованные по главнымъ хлѣботорговымъ фирмамъ г. г. Яранска, Царевосанчурска, сл. Кукарки, с. Пижавки и нѣкоторыхъ селеній. Общее количество закупаемаго хлѣба, преимущественно ржи и овса, дости-

гаетъ 1700000 пудовъ въ годы средняго урожая, въ томѣ числѣ въ Яранскѣ 685000 пуд., въ Царевосанчурскѣ 250000 п., въ с. Пижанкѣ 85000 пудовъ и въ сл. Кукаркѣ 680000 пудовъ.

Льноводство въ Яранскомъ уѣздѣ, особенно въ южной его половинѣ, имѣетъ громадное значеніе въ экономической жизни населенія и продукты его—льняное сѣмя, волокно и кудель и отчасти масло—составляютъ предметъ громаднаго вывоза за предѣлы губерніи, чему въ сильной степени содѣйствуетъ близость уѣзда, по сравненію со всѣми другими частями губерніи, съ центрами мануфактурной промышленности. Какъ въ Яранскѣ, такъ и въ Царевосанчурскѣ, ежегодно, начиная съ осени, открываютъ свои дѣйствія по закупкѣ продуктовъ льноводства и разнаго сырья постоянныя мѣстныя и временныя конторы крупныхъ иногороднихъ фирмъ или ихъ поставщиковъ, при чемъ закупки продолжаются до послѣдняго зимняго пути, т. е. до конца марта. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ одна и та же фирма соединяетъ закупку сырья съ закупкою хлѣба. Наиболѣе выдающееся положеніе по размѣрамъ торговыхъ оборотовъ имѣютъ слѣдующія мѣстныя фирмы: въ Яранскѣ, по закупкѣ хлѣба—Горева, Горева и Уртминцева, Костромитинова, Балахонцева и Бебениной; изъ иногороднихъ—Овчукова; по закупкѣ продуктовъ льноводства и сырья: мѣстныя—Горева и Уртминцева, Охотникова, Бетехтина, Рощина, Костромитинова, Куршакова, Лопатина и др.; изъ иногороднихъ—Бранта, Овчукова, „Муромской мануфактуры", „Нижегородской мануфактуры", Демидова, Мальколивъ и Зальманъ. Въ Царевосанчурскѣ мѣстныхъ крупныхъ фирмъ по хлѣбной торговлѣ нѣтъ, если не считать фирму: „Булыгинъ и сынъ", закупающую хлѣбъ въ количествѣ 80000 пудовъ для собственныхъ винокуреннаго и пивоваренняго заводовъ; изъ иногороднихъ закупку хлѣба производятъ конторы—Вищева, Овчукова и Бранта; скупкою сырья занимаются мѣстныя фирмы: Бородина, Макова, Пакалина, Абрамычева, Куварзина и др., изъ иногороднихъ фирмъ: Бранта, Овчукова, Демидова, Вищева, Кашина, Муромской и Нижегородской мануфактуръ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ показано подробное количественное распредѣленіе сырья, закупаемаго каждой изъ главнѣйшихъ торговыхъ фирмъ.

ТАБЛИЦА.

Временныя торговыя фирмы.	Сѣмени льняного пуд.	Волокна и кудели пуд.	Другія продукты той же группы.	Тряпья пудовъ.	Кожи пудовъ.	Опойка.	Шерсти и поярка пуд.	Хлѣба пуд.
Ковт. (брат.) Малькольмъ .	—	10000	1000	—	—	—	—	—
Демидовыхъ .	—	20000	—	—	—	—	—	—
Зальманъ . .	—	—	—	—	—	Овчины и опойка 50000 штукъ.	—	—
Муромской мануфактуры . .	—	20000	—	—	—	5000 ш.	—	—
Овчукова . .	30000	—	—	—	—	—	—	100000
Бранта . . .	70000	—	—	—	—	—	—	—
Костромитинова	—	5000	—	—	—	—	—	—
Горева и Уртминцева . . .	80000	—	—	—	—	—	—	60000
Т-во Нижегор. мануфактуры .	-	20000	—	—	—	—	—	—
Постоянныя:								
Горева . . .	—	—	—	—	—	—	—	100000
Бетехтина .	80000	10000	—	—	—	—	—	—
Лопатина . .	—	10000	—	—	—	—	—	—
Куршакова .	—	—	—	—	30000	—	—	—
Рощина . .	—	—	—	20000	—	—	—	—
Остальными торговцами .	—	—	4000	6000	6000	—	5000	—

Бебениной .	—	—	—	—	—	—	—	75000
Костромитинова	—	—	—	—	—	—	—	250000
Балахонцева .	—	—	—	—	—	—	—	100000
Всего .	260000	95000	5000	26000	36000	(5000 шт.) 5000 п.	5000	685000
Царевосанчурскъ:								
Вищева . .	45000	14000	—	—	—	—	—	30000
Различныхъ торговцевъ . .	—	—	—	—	11000	3000	500	—
Опчукова . .	—	10000	—	—	—	—	—	100000
Куварзина .	—	—	—	10000	—	—	—	—
Бранта . . .	60000	13000	—	—	—	—	—	40000
Демидова . . .	—	15000	—	—	—	—	—	—
Нижегородской мануфактуры .	—	13000	—	—	—	—	—	—
Абрам. и др.	—	10000	—	—	—	—	1500	—
Муромской мануфактуры . .	—	20000	—	—	—	—	—	—
Кашина . .	—	20000	—	—	—	—	—	—
	105000	115000	—	15000	11000	3000	2000	170000

Кромѣ того, есть много болѣе или менѣе значительныхъ скупщиковъ крестьянъ, производящихъ закупку сырья на мѣстныхъ базарахъ по порученіямъ крупныхъ иногороднихъ фирмъ, согласно заключеннымъ предвари-

тельнымъ договорамъ. Общее количество продуктовъ льноводства, закупаемыхъ крупными фирмами въ Яранскѣ и Царевосанчурскѣ, зарегистровано въ 365000 пудовъ льняного сѣмя и 210000 пуд. волокна и кудели, при чемъ по обоимъ пунктамъ эти количества распредѣляются такимъ образомъ: въ Яранскѣ 260000 пуд. сѣмя и 95000 пудовъ волокна и кудели; въ Царевосанчурскѣ—105000 пудовъ сѣмя и 115000 пуд. волокна и кудели. Изъ всей массы продуктовъ льноводства 315000 пуд., или 54%, отправляется черезъ Царевосанчурскъ на Волжскую пристань Корытни (противъ г. Козмодемьянска), затѣмъ 132000 пудовъ на Кукарскую пристань (поровну сѣмя и кудели) и до 110000 п. въ Казань и др. промышленные центры.

Холстъ сбывается на всѣхъ мѣстныхъ базарахъ; онъ закупается или непосредственно крупными торговыми фирмами, или черезъ посредство мелкихъ скупщиковъ. Тряпье забирается по деревнямъ мелкими скупщиками, по преимуществу разнощиками съ игольнымъ товаромъ, и сдается послѣдними крупнымъ торговцамъ въ Яранскѣ, Царевосанчурскѣ, Кукаркѣ и въ торговыхъ селахъ; отсюда уже большія партіи тряпья и холста отправляются или на Кукарскую или на Корытенскую пристани. Всего холста закупается до 1000000 аршинъ или до 6000 пудовъ, почти въ равныхъ количествахъ на базарахъ Яранска и Царевосанчурска; тряпья до 30000 пудовъ, въ томъ числѣ болѣе 24000 пудовъ въ Яранскѣ и 10000 пудовъ въ Царевосанчурскѣ.

Продукты животноводства—кожа, опоекъ, овчины, шерсть, поярокъ щетина, скоромное масло, яйца—сбываются на всѣхъ городскихъ и сельскихъ торжкахъ и ярмаркахъ или забираются по деревнямъ мелкими скупщиками въ теченіе всего года. Продукты эти перепродаются скупщикамъ или мѣстнымъ крупнымъ торговцамъ, или увозятся на продажу за предѣлы губерніи—въ Казань, Козмодемьянскъ, Нижній. Главная масса грузовъ этого рода отправляется или на Корытенскую пристань, или въ Кукарку. Количество этихъ грузовъ опредѣлено только для городскихъ базаровъ, а именно въ Яранскѣ—36000 пудовъ кожъ, 5000 овчинъ и опойка (50000 шт.); 5000 пуд. шерсти и поярка, 4000 пуд. скоромнаго масла, всего 50000; въ Царевосанчурскѣ—11000 пуд. кожъ, 3000 пуд. опойка, 2000 пуд. шерсти и поярка и 2000 пудовъ скоромнаго масла, всего 18000 пудовъ. Количество скупаемыхъ яицъ не опредѣлено, хотя въ послѣднее десятилѣтіе вывозъ яицъ достигъ весьма значительныхъ размѣровъ.

Весьма важное экономическое и грузовое значеніе имѣетъ для Яран-

скаго уѣзда и торговля мясомъ. Предназначенный въ продажу убойный скотъ пригоняется преимущественно въ Яранскъ, гдѣ и продается промышленникамъ на убой. При этомъ, однако, лучшіе племенные экземпляры покупаются тѣми изъ мѣстныхъ жителей изъ числа крестьянъ, которые нуждаются въ племенномъ скотѣ. Закупка убойнаго скота производится или постоянными мясниками или временными промышленниками этого рода, изъ числа зажиточныхъ крестьянъ, занимающихся мясничествомъ только по осени, въ пору усиленной распродажи крестьянскаго скота. До наступленія заморозковъ скотъ рѣжется въ солку, съ наступленіемъ же холодовъ, т. е. со второй половины ноября, мясо замораживается въ тушахъ и въ такомъ видѣ поступаетъ въ продажу. Мѣстомъ сбыта является с. Урень Варнавинскаго уѣзда Костромской губерніи, находящееся въ 60 верстахъ отъ границы Яранскаго уѣзда. Мясные грузы доставляются на Уренскія ярмарки—Никольскую (6 декабря) и Крещенскую. Въ Урень прибываютъ закупщики мяса изъ промышленныхъ центральныхъ губерній. Между ними встрѣчаются иногда и крупные фабриканты или ихъ агенты, пріобрѣтающіе мясо для довольствія многочисленныхъ рабочихъ своихъ фабрикъ и заводовъ; весьма значительное количество мяса отправляется изъ Уреня въ Москву и нѣкоторые другіе города. Солонина изъ южной части Яранскаго уѣзда отправляется по большей части на Волгу, нѣкоторая часть продается на мѣстѣ крупнымъ лѣсопромышленникамъ для продовольствія рабочихъ при весеннемъ сплавѣ лѣса. Мясные грузы изъ сѣверной и центральной частей Яранскаго уѣзда провозятся по Московскому тракту, а изъ южной—по Царевосанчурско-Ветлужскому и конечной части Московскаго тракта. Въ послѣдніе 5 или 6 лѣтъ, послѣ того, какъ было снято запрещеніе провоза мяса и кожъ изъ Вятской губерніи въ Казанскую, установленное въ концѣ 70-хъ годовъ, въ предупрежденіе заноса чумы рогатаго скота и сибирской язвы, значительныя количества мясныхъ грузовъ, особенно телятины, стали отправляться изъ Яранскаго уѣзда и въ Казань. Но и въ этомъ случаѣ провозъ мяса, какъ и хлѣбныхъ грузовъ, обыкновенно соединяется съ доставкой изъ Казани различныхъ товаровъ для промышленныхъ заведеній: При собираніи свѣдѣній объ экономическомъ значеніи дорогъ губерніи, не было получено никакихъ данныхъ хотя бы для приблизительнаго опредѣленія общаго количества мясныхъ грузовъ; и это главнымъ образомъ потому, что мясные грузы провозятся въ большинствѣ случаевъ по Московскому и Царевосанчурско-Ветлужскому трактамъ, экономическое изслѣдованіе которыхъ не входило въ планъ работы на 1900 годъ.

Нижеслѣдующая вѣдомость показываетъ подробное распредѣленіе грузовъ отпускной торговли по г. Яранску и Царевосанчурску, зарегистрованныхъ въ 1900 году.

ВѢДОМОСТЬ Б.

Распредѣленіе грузовъ, отправляемыхъ по различнымъ путямъ изъ г.г. Яранска и Царевосанчурска.

Откуда.	Наименованіе грузовъ.	Куда слѣдуютъ грузы.				
		Въ Казань.	На Козмодемьянскъ.	На Кукарку.	Въ другія мѣстности.	Всего.
		Въ пудахъ.				
Изъ Яранска	Вино и спиртъ .	—	20000	2000	10000	32000
	Хлѣбныхъ грузовъ	—	100000	271000	214000	585000
	Сѣмя льняного .	40000	100000	100000	—	240000
	Волокна и кудели	8000	50000	32000	5000	95000
	Холста . .	6000	3000	3000	—	12000
	Тряпья . .	—	13000	12000	—	25000
	Кожъ, опойка, сала, овчинъ . .	10000	10000	10000	30000	60000
	Мяса (зарегистровано у одного торговца) . . .	—	—	—	5000	5000
	Скоромнаго масла	1000	1000	2000	—	4000
	Шерсть и поярокъ	—	2000	2500	—	4500
	Всего изъ Яранска отправляется	65000	299000	434500	264000	1062500

Изъ Царевосанчурска		—	2000	—	—	2000
	Сѣмя льняного .	30000	78000	—	—	108000
	Кудели и волокна	12000	88000	—	15000	115000
	Холста . .	—	5000	—	—	5000
	Трянья . .	—	10000	—	—	10000
	Кожъ, опойка, овчинъ .	3000	8000	—	1500	12500
	Хлѣбныхъ грузовъ	20000	127000	—	23000	170000
	Кулья и мочала .	—	10000	10000	—	20000
	Полози и ободи .	—	5000	5000	—	10000
	Вина и спирта .	—	20000	Яранскъ 8000	35000	63000
	Всего изъ Царевосанчурска отправляется .	65000	353000	23000	74500	515500
	Всего изъ Яранска и Царевосанчурска отправляется .	130000	652000	457500	338500	1578000

Торговля привозными товарами.

Торговля привозными товарами сосредоточена по преимуществу въ Яранскѣ, Царевосанчурскѣ, Кукаркѣ и въ нѣкоторыхъ центральныхъ селахъ, среди которыхъ наиболѣе выдающееся положеніе въ этомъ отношеніи имѣютъ—Салобелякъ, Кикнуръ, Пижанка, Кран, Шаранга, Пектубаево и Оршанка; однако первостепенное значеніе принадлежитъ городамъ и Кукаркѣ, которые во многихъ случаяхъ служатъ посредниками по торговлѣ

привозными товарами, для мелкихъ торговыхъ заведеній, разсѣянныхъ почти по всѣмъ селеніямъ уѣзда, снабжая эти заведенія привозными товарами. Большая часть предметовъ привозной торговли получается съ Нижегородской ярмарки, затѣмъ, въ зимнее время изъ Казани; въ февралѣ производятся дополнительная закупка мануфактурныхъ товаровъ въ Москвѣ. Провозъ грузовъ съ Нижегородской ярмарки происходитъ по тремъ путямъ: наибольшее количество, особенно во время затруднительности судоходства по р. Вяткѣ, на Корытенскую пристань; затѣмъ, Козмодемьянскимъ трактомъ въ Царевосанчурскъ; отсюда въ Яранскъ по Царевосанчурскому тракту; затѣмъ, значительныя количества привозныхъ грузовъ идутъ по Кукарскому тракту; преобладающимъ грузомъ въ этомъ случаѣ является соль, привозимая въ количествѣ 120000 пудовъ; изъ которыхъ 90000 пудовъ въ Яранскъ и 30000 въ Царевосанчурскъ. Въ восточную половину уѣзда товары доставляются черезъ Кокшайскую пристань на Волгѣ по Царевококшайско-Ильинскому проселку. Грузы, прибывающіе въ зимнее время изъ Казани и Москвы, доставляются гужемъ; въ первомъ случаѣ по Яранско-Царевококшайскому тракту, если они идутъ въ Яранскъ и центральныя и сѣверо-западныя мѣстности уѣзда, и по Царевосанчурско-Царевококшайскому тракту, если грузы идутъ въ Царевосанчурскъ и южныя мѣстности уѣзда; во второмъ случаѣ т. е. при доставленіи грузовъ изъ Москвы и вообще губерній центрально-промышленнаго района, провозъ грузовъ происходитъ для г Яранска, сл. Кукарки и центральной и сѣверной частей уѣзда по Московскому тракту, а для Царевосанчурска и для южныхъ мѣстностей уѣзда, или по Козмодемьянскому тракту, или по проселочнымъ дорогамъ, проходящимъ черезъ волости Сметанинскую, Пибаевскую и Юктумскую и отсюда черезъ Макарьевскій и Семеновскій уѣзды Нижегородской губерніи.

Нижеслѣдующая вѣдомость показываетъ подробное распредѣленіе грузовъ привозной торговли по г. г. Яранску и Царевосанчурску, зарегистрованныхъ въ 1900 году. (Вѣд. В.).

ВѢДОМОСТЬ В.

Грузы, получаемые въ г. Яранскъ.

Названіе грузовъ.	Количество грузовъ въ пудахъ,				
	Изъ Казани.	Черезъ Козьмодемьянскъ.	Черезъ Кукарку.	По другимъ путямъ.	Всего.
Желѣзо и желѣзныя издѣлія	—	8000	10000	6000	24000
Сахаръ и чай	3000	6000	3000	2000	14000
Крупчатка, пшено . .	31000	5000	44000	—	80000
Посуда и стекло . . .	—	8000	—	—	8000
Соль	—	18000	90000	—	108000
Керосинъ	1000	6000	8000	—	15000
Рыба	3000	3000	2000	1000	9000
Табакъ	2000	1000	1000	1000	5000
Бакалейный товаръ . .	3000	10000	10000	3000	26000
Мануфактурный . . .	—	5000	—	4000	9000
Галантерейный . . .	—	2500	—	—	2500
Виноградныя вина, наливки	1000	6000	1000	1000	9000
Алебастръ	—	25000	—	—	25000
	44000	103500	169000	18000	334500
Въ г. Царевосанчурскъ:					
Яблоковъ	—	20000	—	—	20000

Алебастра	—	10000	—	—	10000
Галантерейн. и мануфакт. товар.	—	2000	—	—	2000
Виноградныхъ винъ	—	5000	—	—	5000
Желѣза и скобяныхъ товаровъ	1000	10000		5000	16000
Посуда и стекло	3000	7000	—	—	10000
Керосинъ	10000	15000	—	—	25000
Соль	—	30000	30000	—	60000
Бакалейный товаръ и чай	5000	15000	5000	1000	26000
Табаку	1000	2000	—	—	3000
Сахару	3000	7000	—	1000	11000
Пшена и крупчатки	30000	40000	—	—	70000
	53000	163000	35000	7000	258000

Данныя, приведенныя въ этой таблицѣ, могутъ служить показателемъ того, въ какой мѣрѣ различные пункты Яранскаго уѣзда при доставкѣ грузовъ иногородними пользуются Кукарской пристанью на Вяткѣ и Корытенской на Волгѣ. Оказывается, что въ Яранскъ черезъ Кукарку доставляется болѣе 50% всѣхъ привозныхъ грузовъ, 31% черезъ Корытенскую пристань, 20% изъ Казани и около 13% черезъ Кукарку, главнымъ образомъ, соль. Отсюда можно заключить, что для г. Яранска и центральныхъ мѣстностей уѣзда р. Вятки, принимая до 40% мѣстныхъ грузовъ и доставляя 50% привозныхъ, обусловливаетъ весьма важное значеніе Яранско-Кукарскаго тракта. Значеніе это могло бы еще болѣе усилиться, если бы судоходство по р. Вяткѣ продолжалось безпрепятственно въ теченіе всего навигаціоннаго періода. Въ то же время судоходство по р. Вяткѣ для Царевосанчурска и для той части уѣзда, которая ле-

жить приблизительно на 10-15 верстъ южнѣе Яранска, имѣетъ второстепенное значеніе, исчерпывающееся для Царевосанчурска только тѣмъ, что изъ всего количества привозныхъ грузовъ, черезъ Кукарку доставляется лишь 7000 пудовъ или 13°/₀, а изъ 519500 пудовъ отправляемыхъ грузовъ на Кукарку приходится только 15000 пудовъ или менѣе 3°/₀.

Нижеслѣдующая вѣдомость опредѣляетъ грузоподемность изслѣдуемыхъ путей Яранскаго уѣзда. При этомъ нужно имѣть въ виду, что грузы, отправленные изъ Яранска въ Казань, идутъ по Яранско-Царевококшайскому тракту, и изъ Царевосанчурска—по Царевосанчурско-Кокшайскому тракту. Грузы, помѣченные въ 4-й графѣ, идутъ изъ Яранска по Московскому тракту, а изъ Царевосанчурска по Сметанинскому проселку и Ветлужекому тракту.

ВѢДОМОСТЬ Г.

Общая грузоподъемность изслѣдуемыхъ дорогъ Яранскаго уѣзда.

	Направленіе грузовъ.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.				
		По тракту въ Казань.	По Козьмодем. тракту.	Яранско Кукарск тракту.	По другимъ дорог.	Общее количество грузовъ.
		Въ пудахъ.				
Грузы г. Яранска.	Отправляется . .	77000	299000	502500	284000	1162500
	Получается . . .	44000	103500	169000	18000	334500
	Всего . . .	121000	402500	671500	302000	1497000
Грузы г. Царевосанчурска.	Отправляется . .	88000	353000	23000	99500	563500

Грузы г. Царевосанчурска.	Получается	53000	163000	35000	7000	258000
	Всего . . .	141000	521000	58000	106500	821500
Всего проходитъ грузовъ обоихъ направленій .		262000	918500	729500	408500	2318500

Частное описаніе обоихъ трактовъ.

Яранско-Кукарскій трактъ, какъ сказано въ началѣ настоящаго изслѣдованія, является главнымъ путемъ, соединяющимъ весь Яранскій уѣздъ, за исключеніемъ крайней восточной его части, съ рѣкой Вяткой, но изъ вышеприведенныхъ цифръ видно, что его вліяніе для большинства мѣстныхъ грузовъ уменьшается по мѣрѣ приближенія къ Яранску и, наконецъ, южнѣе Яранска оно обнаруживается на провозъ лишь нѣкоторыхъ грузовъ, вызываемыхъ спеціальнымъ на нихъ спросомъ, какъ, напримѣръ, соли, керосина, кулья и отчасти грузовъ съ издѣльнымъ желѣзомъ.

Движеніе грузовъ по нему отличается наибольшимъ оживленіемъ въ зимнее время, на которое приходится не менѣе 60% всѣхъ грузовъ, какъ получаемыхъ, такъ и отправляемыхъ. Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ замѣтить, что отправка грузовъ мѣстнаго происхожденія находится въ зависимости отъ времени ихъ закупки на мѣстныхъ рынкахъ. А такъ какъ большая часть этихъ грузовъ состоитъ изъ хлѣбныхъ и продуктовъ льноводства, продаваемыхъ и закупаемыхъ въ большинствѣ случаевъ осенью и зимой, то и отправка ихъ на пристань соотвѣтственно этому происходитъ въ зимнее время.

Что же касается товаровъ, получаемыхъ торговыми заведеніями г. Яранска черезъ Кукарку изъ Нижегородской ярмарки, то доставка ихъ такимъ путемъ происходитъ лишь въ томъ случаѣ, когда движеніе судовъ по рѣкѣ Вяткѣ не прекращается въ теченіе всего навигаціоннаго

періода до Кукарской пристани. Такія благопріятныя условія встрѣчаются далеко не каждый годъ, особенно для грузовыхъ судовъ, а потому доставка товаровъ съ Нижегородской ярмарки производится въ большинствѣ случаевъ черезъ Царевосанчурскъ; впрочемъ, въ числѣ выведенныхъ нами количествъ грузовъ торговыхъ заведеній, получаемыхъ въ Яранскъ черезъ Царевосанчурскъ и черезъ Кукарку, показаны такія, которые имѣютъ полную устойчивость, за исключеніемъ 64000 пудовъ крупчатки, пшена, чаю, сахару, табаку, вина и проч.; эти послѣдніе получаются черезъ Кукарку только во время благопріятныхъ навигаціонныхъ условій, при отсутствіи же послѣднихъ идутъ черезъ Царевосанчурскъ.

Обращаясь къ участковому распредѣленію грузовъ по Яранско-Кукарскому тракту, нужно прежде всего замѣтить, что сюда не включены грузы, проходящіе изъ тѣхъ мѣстностей Нолинскаго и Орловскаго уѣздовъ, которыя лежатъ вблизи сѣверо-восточной границы Яранскаго уѣзда, не подалеку отъ сл. Кукарки и грузы обратнаго направленія. О тѣхъ и другихъ пока не представлялось возможности получить какія-либо свѣдѣнія, но существованіе ихъ и притомъ въ значительныхъ количествахъ подтверждается общимъ отзывомъ мѣстныхъ жителей.

Въ отношеніи грузоподъемности Яранско-Кукарскій трактъ можетъ быть подраздѣленъ на двѣ главныя части, границею которыхъ служитъ с. Пижанка, отстоящая отъ Яранска въ 44 верстахъ и отъ Кукарки въ 35 верстахъ. Въ этомъ пунктѣ какъ бы уравновѣшивается вліяніе Яранска и Кукарки на движеніе грузовъ мѣстнаго происхожденія. Въ свою очередь каждая изъ этихъ двухъ частей можетъ быть подраздѣлена на два далеко не равномѣрныя по длинѣ участка, при чемъ кратчайшія изъ нихъ, прилегающія къ конечнымъ пунктамъ, рѣзко отличаются своею высшею грузоподъемностью по сравненію съ большими по длинѣ участками, составляющими внутреннюю часть тракта. Количество грузовъ, захватывающихъ при своемъ движеніи весь изслѣдуемый трактъ, опредѣлено въ 742000 пудовъ. На 44-хъ-верстномъ разстояніи отъ Яранска къ нимъ присоединяется еще 48000 пудовъ, изъ числа которыхъ 30000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ и 5000 пудовъ грузовъ мелкихъ промышленныхъ и торговыхъ заведеній, доставляемыхъ въ Яранскъ изъ различныхъ селеній, лежащихъ въ районѣ этого участка, приблизительно между селами Пижанкой и Никольскимъ, во всякомъ случаѣ не ближе 15 верстъ отъ Яранска и 13000 пудовъ Алехинскаго кожевеннаго завода; слѣдовательно, грузоподъемность этого участка опредѣлится въ 790000 пудовъ.

Грузоподъемность конечной части того же участка, примыкающей къ

г. Яранску и имѣющей протяженіе отъ 12 до 15 верстъ, только что выведенное количество увеличивается еще на 56000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ изъ селеній, находящихся въ его районѣ; такимъ образомъ грузоподъемность этихъ 15 верстъ опредѣлится въ 846000 пудовъ.

Сѣверная часть тракта, начинающаяся отъ с. Пижанки, точно также можетъ быть подраздѣлена на двѣ части, изъ которыхъ первая, ближайшая къ Пижанкѣ имѣетъ 30 верстъ длины и вторая, ближайшая къ Кукаркѣ, 13 верстъ. Количество грузовъ, являющихся по первой, превышаетъ 221000 пудовъ, представляющее сумму слѣдующихъ слагаемыхъ: 44000 пудовъ хлѣба, привозимаго въ Кукарку на продажу изъ селеній соотвѣтствующаго района, 84000 пудовъ хлѣба доставляемаго на пристань болѣе или менѣе крупными хлѣботорговцами с. Пижанки и нѣкоторыхъ другихъ селеній, 40000 пудовъ скупщиками сырья и 43000 пудовъ торговыми заведеніями изъ того же района, а главнымъ образомъ изъ с. Пижанки и болѣе 10000 пудовъ мелкими и крупными промышленными заведеніями; присоединивъ эти количества къ грузамъ общимъ для всего пути, грузоподъемность 30-верстнаго участка, ближайшаго къ с. Пижанкѣ, опредѣлится въ 963000 пуд Что же касается ближайшаго къ сл. Кукаркѣ участка, протяженіемъ въ 13 верстъ, то къ выведенному количеству для предшествующаго участка слѣдуетъ еще присоединить 98000 п. доставляемыхъ изъ ближайшихъ селеній (92000 пуд. хлѣба и 6000 п. грузовъ промышленныхъ заведеній), вслѣдствіе чего грузоподъемность его выразится въ 1061000 пудовъ.

Нижеслѣдующая вѣдомость показываетъ распредѣленіе грузовъ съ болѣе или менѣе подробнымъ наименованіемъ ихъ и съ показаніемъ направленія ихъ при движеніи по тракту.

ВѢДОМОСТЬ Д.

Распредѣленіе грузовъ по Яранско-Кукарскому тракту.

Предѣлы движенія.	Грузы выведенные по селеннымъ карточк.			Хлѣботорговцевъ.		Скупщиковъ сырья.			Торговыхъ заведеній.			Промышлен. заведеній.		Общее количество грузовъ по участку.
	Откуда и куда направляются грузы.	Подробное наименованіе грузовъ.	Количество пудовъ.	Откуда и куда направ.	Количество пудовъ.	Откуда и куда направ.	Подробное наименов. грузовъ.	Количество пудовъ.	Откуда и куда направ.	Подробное наименованіе грузовъ.	Количество пудовъ.	Откуда и куда направ.	Количество пудовъ.	
По всему пути.				Изъ Яранска въ Кукарку.	271000	Изъ Яранска въ Кукарку.	Сѣмя льн. Кудели и волокна . Холста . Тряпья . Кожъ и опойковъ . Шерсти . Скоромнаго масла . Мяса. .	100000 32000 3000 12000 10000 2500 2000 16000	Кукарку-Царевосан. Изъ Кукарки въ Яранскъ.	Соли . . . Бакалейн. тов. Желѣза и желѣзн. издѣлій . Керосина . . Соли . . . Виногр. винъ и наливокъ . . Табаку . . . Сахару и чаю. Рыбы . . . Пшеной крупч. Бакалейн. тов.	30000 5000 10000 8000 90000 1000 1000 3000 2000 44000 10000	Царевосан. Кукарка. Яранскъ-Кукарка. Яранскъ-Кукарка. Кукарка-Яранскъ.	Кулье, обадъ. 15000 Спиртъ и вино 2000 17730 54770	742000
Пижанка-Никольское.	Изъ селеній удаленныхъ до 44 вер. отъ Яранска.	Хлѣба. . . Мелкихъ промышл. и торг. заведеній .	30000 4700 34700		271000(?)			177500			204000	Яр.-Алех. Алех.-Яр.	89500 12000 1000 13000	48000 + 742000 790000
Яранскъ-Никольск.	Въ Яранскъ изъ селеній на 15 верстъ отъ Яранска.	Хлѣба. . .	56900											790000 +56000 846000
На 20 вер. отъ Пиж. въ Кук.	Въ Кукарку. Изъ селеній удал. на 33 вер. отъ Кукарки.	Хлѣба. . . Мелкихъ промышл. и торг. заведеній .	44000 4500 48500	Пижан.-Кукарки	84000	Пижан.-Кукарка		40000	Изъ Кукарки въ Пижанку и др. села.	Желѣз. издѣлій. Крупч., бакал. тов., соли, керос. Прочихъ товар.	4700 31000 7150 42850	Алех.-Кук. Кук.-Алех.	3000 3000 6000	742000 +221350 963350
На ближайш. и Кукар. 13 в.	Изъ селеній удаленныхъ на 13 вер. отъ Кукарки.	Хлѣба . .	92000										6400	963350 +98400 1061750

Общія замѣчанія.

Яранско-Кукарскій трактъ, имѣющій протяженіе 78 верстъ, въ настоящее время содержится на средства уѣзднаго земства. Помимо своей высокой грузоподъемности трактъ этотъ характеризуется громаднымъ числомъ пассажировъ, ѣдущихъ на пароходную пристань, въ Нолинскъ, Кичму (Уржумскаго уѣзда), Вятку и пр., а также обратно въ предѣлы Яранскаго уѣзда и за предѣлы его, въ Костромскую и Казанскую губерніи; въ послѣднемъ случаѣ—при слѣдованіи, главнымъ образомъ, въ Нижегородскую ярмарку во время спада воды на р. Вяткѣ и въ зимнее время. Важное экономическое значеніе Яранско-Кукарскаго тракта будетъ вполнѣ яснымъ, если принять во вниманіе, что такой крупный и видный въ губерніи промышленный и торговый пунктъ, какъ сл. Кукарка является центромъ для большого и очень населеннаго района, въ составъ котораго входятъ волости—Кукарская, Ильинская, Петропавловская, Водоозерская, Колянурская, Пижанская и Троицкая Яранскаго уѣзда; Васильевская—Котельническаго; Кожинская—Орловскаго; Алексѣевская и Большеситминская—Нолинскаго; Рождественская, Кужнурская и отчасти Лебяжская—Уржумскаго.

Населеніе этого обширнаго края, извѣстнаго подъ именемъ Кукарскаго, достигаетъ 138000 д. об. п., располагающаго земельнымъ надѣломъ въ 280000 дес., при чемъ самыя отдаленныя селенія отстоятъ отъ сл. Кукарки не болѣе 35 верстъ, громадное же населеніе этой обширной территоріи, въ составъ которой входятъ 280000 дес только крестьянской надѣльной земли, а также обширныя пространства казенной и удѣльной, достигаетъ 137000 душъ об. пола. Плотность населенія этого края, самыя отдаленные участки котораго отстоятъ отъ Кукарки не болѣе 35 верстъ, очень велика, по сравненію съ большинствомъ отдѣльныхъ мѣстностей Вятской губерніи. Здѣсь приходится до 39 человѣкъ на квадратную версту и въ этомъ отношеніи край приближается къ самому населенному уѣзду губерніи, Вятскому, гдѣ на квадратную версту приходится $40,_5$ человѣкъ. Среди населенія здѣсь развиты мѣстные промыслы и въ особенности отхожіе.

Кромѣ того Яранско-Кукарскій трактъ имѣетъ весьма важное административное значеніе, такъ какъ служитъ единственнымъ путемъ сообщенія съ уѣзднымъ городомъ. Во время навигаціи черезъ него же происходитъ сообщеніе всего Яранскаго уѣзда и съ губернскимъ городомъ Вяткой и съ большинствомъ другихъ городовъ и мѣстностей Вятской губерніи.

О высокой степени легковаго движенія можно судить уже по тому,

что на трехъ станціяхъ въ сл. Кукаркѣ, одной земской и двухъ вольныхъ, имѣющихъ 56 лошадей, прибываетъ и выбываетъ ежегодно до 5500 пассажировъ, состоящихъ изъ чиновниковъ, служащихъ по земству, купцовъ и различнаго рода торговцевъ и торговыхъ агентовъ, мастеровыхъ и пр. Но въ это число не включены лица ѣдущія на долгихъ или берущія лошадей у мелкихъ ямщиковъ въ попутныхъ селеніяхъ.

Въ 30 верстахъ отъ Кукарки, при дер. Яснуръ, отъ тракта отдѣляется особая вѣтвь на с. Колобово, доставляющая сокращеніе на 20 верстъ пути при проѣздѣ изъ Яранска въ Вятку, по сравненію съ губернскимъ Московскимъ трактомъ черезъ Котельничъ и Орловъ; эта вѣтвь, сливающаяся затѣмъ въ предѣлахъ Орловскаго уѣзда съ Вятско-Кукарскимъ трактомъ, въ Яранскомъ уѣздѣ носитъ названіе Старо-Вятскаго тракта и до сего времени въ многихъ случаяхъ служитъ для легковаго и грузового движенія изъ Яранскаго уѣзда въ г. Вятку въ зимнее время, а въ лѣтнее, во время спада воды въ р. Вяткѣ.

Грузоподъемность Царевосанчурско-Козьмодемьянскаго тракта.

Трактъ этотъ является кратчайшимъ грунтовымъ путемъ къ Волгѣ, а черезъ нея къ Нижнему-Новгороду и Москвѣ, для западной части Вятской губерніи, именно для уѣздовъ—Яранскаго, Котельническаго, Орловскаго, для значительной части Вятскаго и юго-западной части Слободского, также и для всѣхъ городовъ и другихъ торговыхъ центровъ этихъ уѣздовъ. Такое значеніе Царевосанчурско-Козьмодемьянскій трактъ имѣлъ до открытія пароходныхъ сообщеній по рѣкѣ Вяткѣ, отвлекшихъ отъ него грузовое движеніе, между Нижегородской ярмаркой съ одной стороны и г.г. Слободскимъ, Вяткой, Орловымъ и Котельничемъ и ихъ уѣздами съ другой; то же самое слѣдуетъ замѣтить и относительно сѣверо-восточной части Яранскаго уѣзда и сл. Кукарки. Тѣмъ не менѣе, полное прекращеніе легкового движенія изъ сѣверныхъ уѣздовъ не наблюдалось до открытія движенія по Пермской желѣзной дорогѣ, что объясняется затруднительностью, а иногда полною пріостановкою судоходства по Вяткѣ выше пристаней Уржумскаго уѣзда во время мелководія, повторяющагося очень часто и всегда совпадающаго съ самымъ разгаромъ Нижегородской ярмарки. И только въ самое послѣднее время, благодаря проведенію Пермской желѣзной дороги, легковое сообщеніе отвлечено отъ Козьмодемьянскаго тракта Пермской желѣзной дорогой, соединяющей эти города съ Камой, на которой мелководіе неизвѣстно въ теченіе всей навигаціи. Что же касается Кукарки и Яранска, то для нихъ Козьмодемьянскій трактъ

является до сего времени самымъ удобнымъ кратчайшимъ путемъ сообщенія во время Нижегородской ярмарки въ годы мелководія. Все количество грузовъ, проходящее по обѣимъ направленіямъ, черезъ Козьмодемьянскій трактъ, какъ видно изъ вѣдомости Г., достигаетъ 923500 пуд., въ томъ числѣ 657000 пудовъ отправляемыхъ и 266500 пуд. грузовъ, получаемыхъ черезъ Корытенскую пристань. Среди отправляемыхъ грузовъ наибольшое количество приходится на продукты льноводства, количество которыхъ опредѣлено въ 315000 пудовъ или почти 34%; затѣмъ слѣдуютъ хлѣбные грузы, въ количествѣ 227000 пуд. или 24%. Сумма привозныхъ грузовъ получается изъ болѣе равномѣрныхъ слагаемыхъ, чѣмъ грузы отправляемые. Первое мѣсто между ними по вѣсу принадлежитъ соли, которой съ Волги доставляется 48000 пудовъ или 18%, затѣмъ идетъ крупчатка и пшено въ количествѣ 45000 пудовъ или 16%, алебастръ—35000 пуд.—13%.

О поучастковомъ распредѣленіи грузовъ по Козьмодемьянскому тракту приходится сказать весьма немногое, такъ какъ чисто мѣстный районъ, прилегающій къ нему, состоитъ лишь изъ 25 сравнительно небольшихъ селеній, доставляющихъ до 48000 пудовъ грузовъ, въ томъ числѣ 32000 пудовъ хлѣба, доставляемаго на продажу въ Царевосанчурскъ—13000 п. закупаемаго въ Царевосанчурскѣ въ случаѣ недостатка въ собственномъ хлѣбѣ по нѣкоторымъ селеніямъ и 3000 пудовъ грузовъ мелкихъ торговыхъ и промышленныхъ заведеній. Эти 48000 пудовъ провозятся на протяженіи 6—11 верстъ, ближайшихъ къ Царевосанчурску. Затѣмъ, слѣдуетъ еще упомянуть о томъ, что 2 версты, ближайшія къ г. Царевосанчурску, сливаясь съ Сметанинскимъ проселкомъ, принимаютъ на себя массу грузовъ этого послѣдняго. Но вопросъ этотъ будетъ подробно выясненъ при описаніи Сметанинскаго проселка.

Все сказанное о Козьмодемьянскомъ трактѣ приводитъ къ заключенію, что онъ вполнѣ имѣетъ характеръ транзитнаго пути, и такое значеніе сохранится за нимъ до тѣхъ поръ, пока не будетъ проложенъ желѣзнодорожный путь, прорѣзывающій въ какомъ бы то ни было пунктѣ южную половину Яранскаго уѣзда, и направляющійся однимъ концомъ къ Волгѣ, однако, не ниже Козьмодемьянска. Всякое другое направленіе желѣзнодорожной линіи можетъ только уменьшить его грузоподъемность, но далеко не можетъ низвести ее до незначительныхъ размѣровъ, по сравненію съ существующею грузоподъемностью.

Общія замѣчанія. Начальнымъ пунктомъ Козьмодемьянскаго тракта является г. Царевосанчурскъ, а конечнымъ село Корытни на берегу Волги

противъ г. Козьмодемьянска. Общее протяженіе его равняется 90 верстамъ, изъ числа которыхъ 29 верстъ находятся въ Вятской губерніи, а остальныя 61 верста уже въ предѣлахъ Козьмодемьянскаго уѣзда, Казанской губерніи, Обѣ части пути содержатся мѣстными уѣздными земствами, Яранскимъ и Козьмодемьянскимъ, но средства, затрачиваемыя тѣмъ и другимъ на его содержаніе далеко не соотвѣтствуютъ его высокой грузоподемности. Неисправность состоянія большей части пути наблюдается во всякое время года, даже при самыхъ благопріятныхъ метеорологическихъ условіяхъ, что въ значительной степени зависитъ и отъ мѣстности, по которой пролегаетъ трактъ. Начиная отъ дер. Мусь, отстоящей въ 12 верстахъ отъ Царевосанчурска, дорога идетъ сплошнымъ лѣсомъ вплоть до с. Корытней, т. е. на протяженіи 78 верстъ, пересѣкая небольшія поля лишь при деревняхъ Шумѣ и Килемары въ Яранскомъ уѣздѣ и при дер. Озерки и с. Кумьѣ въ Козьмодемьянскомъ. Почва за исключеніемъ суглинистаго участка въ этихъ поляхъ и на первыхъ 12 верстахъ и сильно песчанаго участка до границы Казанской губерніи, вездѣ безпримѣсный боровой песокъ, залегающій на большую глубину; мѣстами дорога пересѣкается рѣчками и сырыми низменностями. Въ общемъ все это пространство, начиная отъ границы Яранскаго уѣзда, слѣдовательно, на протяженіи 60 верстъ, представляетъ собою чрезвычайно ровную низменность съ легкимъ уклономъ по направленію къ Волгѣ Въ сухую погоду проѣздъ по сыпучему песку особенно труденъ и утомителенъ, тогда какъ послѣ лѣтнихъ дождей онъ уплотняется, почему движеніе по нему дѣлается довольно легкимъ, Яранская часть тракта, пролегая по низменной мѣстности, особенно на первыхъ 7 верстахъ отъ г. Царевосанчурска, приходитъ въ невозможное состояніе въ дождливую погоду, особенно въ концѣ лѣта и осенью, т. е. какъ разъ въ то время, когда бываетъ усиленное грузовое и легковое движеніе. Въ такихъ случаяхъ испорченность пути заставляетъ вощиковъ отыскивать объѣзды, дѣлая ради этого до 10 лишнихъ верстъ. Самымъ большимъ объѣздомъ служитъ дорога черезъ деревни Ахтаиху и Комаровку Яранскаго уѣзда и Кужъ Казанской губерніи. Объѣздъ этотъ начинается зимою отъ г. Царевосанчурска, а лѣтомъ отъ дер. Подсѣваловой, въ 6 верстахъ отъ него, а сліяніе обѣихъ дорогъ происходитъ уже въ предѣлахъ Казанской губерніи. Равнымъ образомъ, и въ зимнее время, почти вовсе не ремонтируемый путь страшно портится и во второй половинѣ зимы перерѣзывается безчисленными выбоинами, ухабами, по мѣстному выраженію „нырками“. Ширина дороги, какъ и всѣхъ трактовъ, 30 саж., но въ лѣсныхъ частяхъ тракта половина этого пространства находится подъ лѣсомъ.

До 50-хъ годовъ минувшаго столѣтія Козьмодемьянскій трактъ составлялъ конечную часть Вятско-Московскаго тракта, по которому губернія сносилась со столицами и тогда онъ помимо своего экономическаго значенія имѣлъ громадное и административное значеніе. Въ то время на исправное состояніе этого тракта губернскою администраціею обращалось особенное вниманіе. Но опустошительными лѣсными пожарами, происходившими въ началѣ 50-хъ годовъ, были уничтожены всѣ мосты и другія деревянныя сооруженія; вслѣдствіе этого онъ былъ обращенъ въ обыкновенный коммерческій трактъ, а движеніе государственной почты перенесено на трактъ, проходящій отъ г. Яранска на г.г. Варнавинъ—Костромской губерніи и Семеновъ—Нижегодской; по этому тракту до сего времени происходятъ административныя сношенія Вятской губерніи со столицами и внутренними губерніями Россіи. Однако, въ 1882 году Яранское земство выразило желаніе вновь соединить экономическое значеніе Козьмодемьянскаго тракта съ утраченнымъ имъ административно-почтовымъ значеніемъ, и въ этомъ смыслѣ имъ было возбуждено предъ губернскимъ земскимъ собраніемъ ходатайство. Выгодность почтоваго сообщенія черезъ Козьмодемьянскъ при равенствѣ разстоянія черезъ Варнавинъ, заключалось въ большей быстротѣ движенія по Волгѣ, лѣтомъ пароходомъ, а зимой временной дорогой по волжскому льду. Вятское губернское земство обратилось съ соотвѣтствующими предложеніями въ Костромское и Казанское губернскія земства; но ни отъ того, ни отъ другого не было получено согласія: Костромское не желало лишать значительный районъ своей губерніи хорошо содержимаго пути, а Казанское не пожелало вводить въ свой бюджетъ новый расходъ на содержаніе тракта, который, по мнѣнію Казанскаго земства, для населенія его губерніи имѣетъ очень мало значенія *). Получивъ такіе отвѣты, Вятское губернское земское собраніе возбудило ходатайство объ обращеніи уѣзднаго тракта въ почтовый губернскій передъ высшимъ правительствомъ. Но Комитетъ министровъ въ 1884 г. оставилъ ходатайство безъ послѣдствій.

---

*) Однако, Казанское губернское земство констатируетъ высокую грузоподъемность Козьмодемьянскаго тракта: въ 1897 г. Казанская губернская земская управа опредѣлила его грузоподъемность въ 60000 подводъ ежегодно, слѣдовательно, отъ 1500000 до 1800000 пуд. При этомъ не лишнее будетъ отмѣтить еще подробность, точно также свидѣтельствующую о высокомъ грузовомъ значеніи тракта: въ с. Кумьѣ и поселкѣ Бурлацкомъ, находящихся уже въ Казанской губерніи и отстоящихъ одно отъ другого на 25 верстъ, имѣется до 30 постоялыхъ дворовъ, большая часть которыхъ содержится козьмодемьянскимъ мѣщанами. Дворники эти поселились тамъ издавна, и хотя они имѣютъ въ Кумьѣ и Бурлацкомъ собственные дома и усадьбы, тѣмъ не менѣе они до сихъ поръ не причисляются къ мѣстнымъ сельскимъ обществамъ и не занимаются земледѣліемъ; исключительное занятіе ихъ состоитъ въ дворничествѣ и провозѣ платныхъ пассажировъ.

Проселочная дорога отъ дер. Медковѣдова, Мальканской волости, Нолинскаго уѣзда, къ пристани Медвѣдки.

При экономическомъ изслѣдованіи Малмыжскаго скотопрогоннаго тракта, произведенномъ въ прошломъ 1899 году, отъ жителей различныхъ селеній Мальканской волости, въ которыхъ производилась регистрація, а также отъ крупныхъ торговцевъ края, получены были многочисленныя указанія на то, что изъ юго-западныхъ мѣстностей Глазовскаго уѣзда происходитъ весьма значительное грузовое сообщеніе съ пристанью Медвѣдкой проселочной дорогой, пересѣкающей Малмыжскій трактъ у д. Медковѣдовой и направляющейся къ этому пункту изъ с.с. Уней и Порѣза Глазовскаго уѣзда черезъ мельницу Козиху; далѣе этотъ проселокъ, пройдя с.с. Нѣмское и Арское, приводитъ къ пристани Медвѣдкѣ. Основываясь на этихъ указаніяхъ, губернская управа, въ докладѣ своемъ объ экономическомъ изслѣдованіи дорогъ губерніи, указывала губернскому собранію XXXIII очередной сессіи на необходимость экономическаго изслѣдованія этой дороги, которую для краткости условимся называть Нѣмскимъ проселкомъ. Согласно представленія губернской управы собраніемъ она была включена въ очередь экономическаго изслѣдованія дорогъ на 1900 годъ. Лѣтомъ прошлаго года были собраны по вновь выработанной программѣ необходимые матеріалы, которые въ разработанномъ видѣ и послужили основаніемъ для настоящаго описанія.

Дорога эта, пролегающая по южной части Нолинскаго уѣзда, имѣетъ протяженіе въ 50 верстъ, если принять за начальный пунктъ ея д. Медковѣдово, находящуюся въ 14-ти верстахъ отъ Мальканскаго волостного правленія; конечнымъ пунктомъ ея, а также цѣлью и исходнымъ пунктомъ наибольшаго грузового движенія служитъ пристань Медвѣдки. Въ настоящее время этотъ проселокъ, несмотря на то, что имѣетъ значеніе подъѣздного пути къ пристани Медвѣдки и обладаетъ весьма высокою грузоподъемностью, какъ и всѣ наши проселочныя дороги, далеко не отличается благоустройствомъ. Исправленіе и содержаніе его натурою жителями тѣхъ селеній, чрезъ надѣлы которыхъ онъ пролегаетъ, не соотвѣтствуетъ его грузоподъемности. Вслѣдствіе неисправнаго состоянія пути, наблюдающагося почти во всякое время года и во многихъ пунктахъ, направленіе его по нѣкоторымъ участкамъ является крайне неустойчивымъ и измѣняется въ зависимости отъ времени года и состоянія погоды, а также и отъ степени грузового движенія; по нѣкоторымъ участкамъ, особенно богатымъ сырыми низменностями, полотно дороги портится до такой степени, что дѣлается

совершенно непроѣзднымъ во время колесной ѣзды; такія мѣста по возможности избѣгаются вощиками, для чего послѣдними дѣлаются значительные объѣзды въ сторону. Назначеніе дороги, какъ сказано выше, заключается въ грузовомъ сообщеніи южной части Глазовскаго уѣзда, главнымъ образомъ, торговаго села Уней, затѣмъ, Порѣза, Святопольскаго и нѣкоторыхъ другихъ, съ Медвѣдской пристанью. Движеніе грузовъ по Нѣмскому проселку установилось еще со времени открытія пароходнаго движенія по р. Вяткѣ, когда пристань Медвѣдки получила значеніе главнаго складочнаго пункта, для всего Нолинскаго уѣзда и южной части Глазовскаго. При этомъ необходимо замѣтить, что для тѣхъ мѣстностей Глазовскаго уѣзда, которыя болѣе или менѣе удалены къ сѣверу, сообщеніе съ пристанью Медвѣдкой на время зимняго пути представляетъ болѣе удобства и выгодъ черезъ с.с. Лобань и Колобово Выгоды эти заключаются, во первыхъ, въ томъ, что достигается значительное сокращеніе пути, а во вторыхъ, при благопріятныхъ условіяхъ представляется возможность продать хлѣбъ и другіе продукты на торжкахъ, происходящихъ въ с. Колобовѣ нуждающемуся въ покупномъ хлѣбѣ населенію; невыпроданный хлѣбъ направляется отсюда или въ Нолинскъ или на пристань Медвѣдки. Въ послѣднемъ случаѣ хлѣбные грузы не могутъ миновать той части Нѣмскаго проселка, которая заключается между с. Нѣмой и пристанью Медвѣдки и имѣетъ протяженіе въ 35 верстъ.

Теперь обратимся къ подробному выясненію всѣхъ грузовъ, слѣдующихъ по изслѣдуемому проселку, на основаніи тѣхъ данныхъ, которыя получены при регистраціи на мѣстѣ изслѣдованія.

Описаніе мѣстнаго района.

Промыслы. Всего въ изслѣдуемомъ районѣ занято различными промыслами 492 человѣка изъ 304 дворовъ; въ частности же получены слѣдующія данныя:

Выдѣлкою колодъ и косяковъ занято 6 лицъ изъ 6 дворовъ, употребляющихъ до 10 куб. саж. лѣса и приготовляющихъ до 50 возовъ издѣлій, отправляемыхъ въ г. Нолинскъ и с. Колобово.

Кузнечнымъ промысломъ занято 34 чел. изъ 25 дворовъ; 730 пуд. желѣза и стали; вырабатывается: тарантасныхъ ходовъ до 35; желѣзныхъ принадлежностей для 1000 шт. телѣгъ и саней; другихъ издѣлій — косъ, серповъ и проч. до 600 пудовъ; всѣ эти издѣлія частью отправляются въ г. Нолинскъ, с. Уни и частью продаются на ближайшихъ базарахъ и на мѣстѣ для надобностей мѣстнаго населенія.

Бондарнымъ промысломъ занято 12 лицъ изъ 12 дворовъ; матеріалъ получается изъ сосѣднихъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ; издѣлія, въ количествѣ 1000 боч.—(3000 пуд.), 1100 кадокъ (100 пуд.) и 400 шт. ведеръ (40 п.), продаются на торжкахъ въ с. с. Васильевскомъ, Нѣмѣ и Колобовѣ.

Колеснымъ—13 чел. изъ 13 дворовъ; матеріалъ—ободья, полозъ и дубъ, получаются съ Медвѣдки; выработывается до 245 ходовъ, сбываемыхъ на торжкахъ въ с. с. Колобовѣ, Васильевскомъ, Кырчанскомъ и Сунѣ.

Сапожно-валяльнымъ промысломъ—321 чел. изъ 152 дворовъ; работы исполняются отчасти по заказамъ мѣстныхъ жителей, но болѣе для сбыта на унинскихъ базарахъ Глазовскаго уѣзда, откуда въ значительной части отправляются въ Пермскую губернію. Всего выработывается до 27700 паръ или до 2800 пудовъ.

Экипажнымъ занято 28 лицъ изъ 28 дворовъ; матеріалы, за исключеніемъ дерева, получаются изъ Уржума и Нолинска; выработывается болѣе 200 лѣтнихъ и до 40 зимнихъ экипажей, сбываемыхъ преимущественно въ г. Нолинскѣ.

Плетеніемъ экипажныхъ корзинъ—40 лицъ изъ 40 дворовъ; черемуховые прутья получаются изъ ближайшихъ казенныхъ дачъ; издѣлія, въ количествѣ 600 штукъ корзинъ, продаются на торжкахъ въ г. Нолинскѣ и с.с. Васильевскомъ и Колобовѣ.

Веревочнымъ—25 человѣкъ изъ 23 дворовъ; пенька получается изъ Малмыжскаго уѣзда; веревки, въ количествѣ до 1000 пудовъ, сбываются въ Нолинскѣ, с. Петровскомъ и на пристани Медвѣдкѣ.

Приготовленіемъ сушекъ (баранокъ) занято 4 человѣка изъ 4 дворовъ; ими получается до 200 мѣшковъ (1000 п.) крупчатки, получаемой съ пристани Медвѣдокъ; 1000 пудовъ выпекаемой сушки распродается на мѣстныхъ сельскихъ торжкахъ.

Рукавичнымъ—4 человѣка изъ 1 двора; выработывается до 700 паръ рукавицъ, сбываемыхъ въ Глазовскомъ уѣздѣ.

Общее количество грузовъ, доставляемыхъ мѣстными промыслами, опредѣлено въ 10270 пудовъ, но въ эти цифры не включены до 50 возовъ колодъ и косяковъ, 250 колесныхъ ходовъ, 200 экипажей лѣтнихъ и 40 зимнихъ, 35 тарантасовъ, 25 телѣгъ, 25 окованныхъ желѣзомъ саней, до 600 корзинъ для тарантасовъ и саней.

Обращаясь къ опредѣленію количества хлѣба и различнаго рода продуктовъ крестьянскаго хозяйства въ изслѣдуемомъ районѣ и поступа-

ющихъ въ продажу, необходимо оговориться, что регистрація этихъ данныхъ произведена только по 23 селеніямъ района, которые по количеству земельнаго надѣла и по числу дворовъ въ $2_{,4}$ раза менѣе всего района (3596: 1502 или 1844: 778); на этомъ основаніи, количества, выведенныя по 23 селеніямъ, умножены на $2_{,4}$ и полученныя произведенія приняты при опредѣленіи грузоподъемности пути.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ приведенъ подробный разсчетъ грузовъ этаго рода.

	Зарегистровано по 23 селеніямъ:			Вычислено по всему району умноженіемъ на 2,4:
Излишняго хлѣба, поступающаго въ продажу	3050 п.	—	—	7320 п.
Недостающаго хлѣба, пріобрѣтаемаго въ дополненіе къ собственному	12140 п.	—	—	29136 п.
Продается: льняного волокна и кудели	2040 п.	—	—	4896 п.
„ льняного сѣмя	3118 п.	—	—	7483 п.
„ холста (40000 ар.)	400 п.	—	—	1000 п. (96 т. ар.).
„ тряпья	321 п.	—	—	771 п.
„ шерсти	205 п.	—	—	492 п.
„ поярка	112 п.	—	—	269 п.
„ опойка (468 шт.)	50 п.	—	—	120 п.
„ масла скоромнаго	179 п.	—	—	430 п.
„ яицъ (74400 шт.)	208 п.	—	—	500 п. (18000 шт.).
„ овощей (картофеля)	750 п.	—	—	до 1800 п.
Всего	22568 п.	—	—	54216 п.

Присоединивъ къ этому количеству 10270 п. различнаго рода издѣлій, получимъ 64486 пудовъ грузовъ, доставляемыхъ населеніемъ района на мѣстные торжки и ярмарки, а отсюда въ г. Нолинскъ, на пристань Медвѣдки и отчасти въ Глазовскій уѣздъ. Само собою разумѣется, что часть грузовъ провозится крестьянами непосредственно въ Нолинскъ и Медвѣдки. Гораздо труднѣе опредѣлить движеніе этихъ грузовъ по различнымъ участкамъ изслѣдуемаго пути, но въ этомъ нѣтъ особенной надобности, такъ какъ большая часть ихъ входитъ въ составъ грузовъ, отправляемыхъ мѣстными хлѣботорговцами и скупщиками сырья, распредѣленіе которыхъ можетъ быть сдѣлано съ большею опредѣленностью.

Лѣсной промыселъ. Близость изслѣдуемаго района къ большимъ казеннымъ лѣснымъ дачамъ, расположеннымъ въ южной части Нолинскаго уѣзда и въ прилегающихъ къ ней мѣстностяхъ Малмыжскаго и отчасти Уржумскаго уѣздовъ, явилась причиною сильнаго развитія здѣсь лѣсныхъ промысловъ, заключающихся въ рубкѣ и возкѣ дровъ и строевого лѣса и добычѣ угля, смолы, корья и мочала. Мѣстомъ сбыта всѣхъ лѣсныхъ матеріаловъ служитъ г. Нолинскъ, с. с. Васильевское и отчасти Нѣма, Архангельское и Кырчанъ и вообще безлѣсная сѣверная часть Нолинскаго уѣзда.

Лѣсными промыслами здѣсь занято 343 человѣка, принадлежащіе къ 336 дворамъ; на работахъ употребляется 480 лошадей; полное число грузовыхъ подводъ, направляемыхъ ими въ разные пункты, достигаетъ по произведенной регистраціи, до 3893 въ годъ, въ томъ числѣ 2769 зимнихъ, 401 лѣтнихъ и 723 осеннихъ. При своемъ движеніи подводы съ лѣсными матеріалами захватываютъ изслѣдуемый путь въ различныхъ участкахъ, болѣе же всего на протяженіи 12 верстъ. между селеніями Обжорами и Больше-Снигиревскимъ, при достаткѣ лѣсныхъ матеріаловъ въ г. Нолинскъ и с. Васильевское.

Здѣсь точно также значительно развитъ и извозный промыселъ, состоящій въ провозѣ преимущественно хлѣба и мѣстнаго сырья къ пристани Медвѣдкѣ. Промыселъ этотъ распространенъ только въ 8 селеніяхъ, въ которыхъ имъ занято 74 человѣка изъ 74 дворовъ на 116 лошадяхъ; ежегодное количество грузовыхъ подводъ достигаетъ 1178, въ томъ числѣ 731 зимнихъ, 30 лѣтнихъ и 417 осеннихъ. *) При проѣздѣ съ грузовыми подводами изслѣдуемый путь захватывается или на участкѣ протяженіемъ въ 20 верстъ, ближайшихъ къ пристани Медвѣдкѣ, или на участкахъ большаго протяженія, а нерѣдко и на протяженіи всѣхъ 50 верстъ изслѣдуемаго проселка.

По 3-мъ селеніямъ извозъ заключается въ провозѣ грузовъ между г. Нолинскомъ и Мензелинскомъ, на разстояніи 300 верстъ; между г. Нолинскомъ и Пермью, на разстояніи 500 верстъ и, наконецъ, одинъ вощикъ ѣздитъ въ г. Уральскъ, дѣлая до 1100 верстъ. Вощиками одного селенія провозятся мельничные жернова съ пристани Медвѣдки на водяныя мельницы Глазовскаго уѣзда.

---

*) Къ числу осеннихъ отнесены и подводы съ товарами, прибывающими на пристань Медвѣдку съ Нижегородской ярмарки, равнымъ образомъ и мѣстное сырье, отправляемое въ ярмарку.

Еженедѣльная и ярморочная торговля въ предѣлахъ изслѣдуемаго района достигаетъ значительнаго оживленія, особенно въ селахъ Нѣмскомъ и Васильевскомъ; главными причинами такого оживленія слѣдуетъ признать, во-первыхъ, нѣкоторую изолированность южной части Нолинскаго уѣзда, вообще очень населенной, отъ крупныхъ торговыхъ центровъ; во-вторыхъ, относительная близость къ пристани Медвѣдкѣ *) и, въ третьихъ, положеніе района на пути, соединяющемъ юго-восточную частъ Глазовскаго уѣзда съ пристанью Медвѣдкой.

Кромѣ постоянныхъ торговцевъ, имѣющихъ пребываніе въ с.с. Нѣмскомъ и Васильевскомъ, на время каждаго базара и ярмарки сюда пріѣзжаютъ торговцы и со стороны, чаще всего изъ г. Нолинска и частью съ Медвѣдской пристани съ мануфактурными и бакалейными товарами, чаемъ сахаромъ, табакомъ, керосиномъ, солью, рыбой, пшеномъ и другими предметами, вошедшими въ употребленіе среди населенія. Распродажа товаровъ на базарахъ производится или съ возовъ или изъ временныхъ торговыхъ помѣщеній.

Окрестное населеніе и населеніе изъ ближайшихъ волостей Нолинскаго, Малмыжскаго и частью Глазовскаго и Уржумскаго уѣздовъ, сбываетъ здѣсь въ значительномъ количествѣ хлѣбъ и различные продукты крестьянскаго хозяйства, а также и издѣлія мѣстныхъ промысловъ: лѣсного—дровъ и строевого лѣса; бондарнаго, сапожно-валяльнаго и др. Скупаемый хлѣбъ, продукты льноводства и различнаго рода сырье и нѣкоторыя издѣлія отправляются преимущественно на пристань Медвѣдку и въ г. Нолинскъ.

Общее количество подводъ съ различнаго рода предметами мѣстной торговли на базарахъ и ярмаркахъ с.с. Нѣмскаго и Васильевскаго распредѣляется такимъ образомъ: въ Нѣмскомъ 4200 возовъ, въ томъ числѣ 2000 базарныхъ и 2200 ярмарочныхъ; въ с. Васильевскомъ 9979 возовъ,—8800 базарныхъ и 1179 ярмарочныхъ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что на торжкахъ с. Васильевскаго преобладаютъ лѣсные матеріалы—дрова и строевой лѣсъ; при провозѣ этихъ матеріаловъ изслѣдуемый путь захватывается преимущественно на 10-ти-верстномъ протяженіи отъ начальнаго пункта. Мануфактурные и бакалейные товары и другіе привозные предметы торговли, получающіеся изъ г. Нолинска и другихъ торговыхъ центровъ, провозятся въ большинствѣ случаевъ боковыми проселочными дорогами, захватывая изслѣдуемый путь на протяженіи 7—12 верстъ, между деревнями Обжоринской и Больше-Снигиревской.

---

*) Пристань Медвѣдка служитъ складочнымъ пунктомъ для громаднаго числа экспортируемыхъ и прибывающихъ грузовъ; но ея значеніе, какъ торговаго центра для ближайшаго района, весьма ограниченно.

Грузы, закупленные на Нѣмскихъ и Васильевскихъ торжкахъ и ярмаркахъ, отправляются преимущественно въ г. Нолинскъ и на пристань Медвѣдку. Нижеслѣдующая таблица показываетъ болѣе или менѣе подробное распредѣленіе прибывающихъ и отбывающихъ грузовъ по изслѣдуемому пути.

Назв. торгов. пунктовъ.	Родъ грузовъ.	Общее количество грузовъ.	Получается.						Отправляется.			
			Отъ гор. Нолинска.	Разстоян.	Отъ пр. Медвѣдки	Разстоян.	Отъ друг. пунктовъ.	Разстоян.	Къ г. Нолинску.	Разстоян.	Къ прист. Медвѣдкѣ	Разстоян.
Село Нѣма.	Еженедѣльныхъ базаровъ	2000 воз.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ярмарочныхъ	2200 воз.	600 воз.	12	100	35	—	-	4300 п.	12	8000 п.	35
	Всего	4200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Село Васильевское.	Еженедѣльныхъ базаровъ.	8800 воз.	—	—	—	—	Отъ нач. пункта. 8000	10	—	—	800 воз.	21
	Ярмарочныхъ	1179 воз.	880 воз.	12	—	—	—	—	—	—	220	21

Выразивъ все количество грузовъ въ пудахъ и принявъ по 25 пудовъ на каждую подводу, получимъ слѣдующее участковое распредѣленіе грузовъ, которые даютъ еженедѣльные торжки и ярмарки изслѣдуемаго района:

На 12 верстахъ, между селеніями Обжоринскимъ и Больше-Снигиревскимъ (въ Нолинскъ и обратно) 41300 п.

На 35-верстномъ участкѣ между с. Нѣмой и пристанью Медвѣдки, 10500 пудовъ.

На участкѣ въ 21 версту, ближайшемъ къ пристани Медвѣдкѣ, къ этому количеству слѣдуетъ еще присоединить 25000 пуд.; всего, слѣдовательно, проходитъ по нему 35500 пудовъ.

Ярмарочные грузы селъ Арскаго и Юртика при настоящемъ описаніи не приняты въ расчетъ, въ виду того, что эти ярмарки имѣютъ чисто мѣстное значеніе, ограничивающееся потребностями селеній только своихъ приходовъ.

Въ заключеніе необходимо сказать, что въ общемъ описаніи изслѣдуемаго пути будетъ сдѣлано указаніе на то, какіе изъ ярмарочныхъ и торжковыхъ грузовъ и въ какомъ количествѣ должны быть исключены при опредѣленіи общей грузодъемности пути, какъ повторяющіеся въ грузахъ другихъ категорій.

При регистраціи въ изслѣдуемомъ районѣ, оказалось 10 лицъ, занимающихся хлѣбной торговлей, изъ нихъ 5 лицъ производятъ торговлю въ с. Нѣмѣ, 5 лицъ—въ Васильевскомъ и въ промежуточныхъ селеніяхъ (п.п. Антоновскомъ и Больше-хмѣлевскомъ). Общее количество закупаемаго ими хлѣба зарегистровано въ 40900 пудовъ, изъ числа котораго около 22000 пудовъ покупается у крестьянъ изслѣдуемаго района и до 19000 пудовъ у крестьянъ Глазовскаго уѣзда (изъ Унинскаго, Порѣзскаго и Святопольскаго приходовъ), при провозѣ послѣдними собственнаго хлѣба на продажу въ г Нолинскъ и на пристань Медвѣдку. Хлѣбъ. поступающій въ продажу изъ изслѣдуемаго района, скупается въ количествѣ 17000 пудовъ хлѣботорговцами с. Васильевскаго и отправляется на пристань Медвѣдку, захватывая изслѣдуемый путь на протяженіи 21 версты, ближайшихъ къ конечному пункту; остальные 5000 пудовъ провозятся на 32 верстахъ отъ Медвѣдской пристани. Хлѣбные грузы изъ предѣловъ Глазовскаго уѣзда проходятъ по всему протяженію изслѣдуемаго пути.

Все сырье, закупаемое въ предѣлахъ изслѣдуемаго района, немного выше 35000 пудовъ, изъ числа которыхъ до 26000 пуд. приходится на продукты льноводства; затѣмъ, 7000 пудовъ тряпья, 530 пуд. шерсти и волока, 1000 пуд. скоромнаго масла и 500 пуд. сала, мяса, невыдѣланныхъ кожъ и опойка. Болѣе 23000 пудовъ мѣстнаго сырья закупается въ с. Васильевскомъ и отсюда отправляется на пристань Медвѣдку, при чемъ изслѣдуемый проселокъ захватывается на протяженіи послѣднихъ 21 вер., къ пристани; остальныя 12000 пуд. сырья отправляются въ другіе торговые центры (болѣе въ Нолинскъ) боковыми проселочными дорогами.

Изъ с. Нѣмскаго и п. п. Крестьянскаго и Больше-Снигиревскаго отправляется до 7000 пуд. грузовъ этого рода, точно также къ пристани Медвѣдкѣ, но уже на разстояніи 35 верстъ. Кромѣ того, изъ с. Нѣмскаго

отправляется въ г. Нолинскъ до 500 пуд. кожъ, опойка, сала и мяса.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ на Медвѣдской пристани, главная масса грузовъ съ изслѣдуемаго пути опредѣляется слѣдующими цифрами: 180000 пудовъ всѣхъ продуктовъ льноводства, въ частности 135000 пудовъ льняного сѣмя и 45000 пуд. волокна и кудели изъ предѣловъ Глазовскаго уѣзда, при чемъ весь этотъ грузъ захватываетъ изслѣдуемый путь на всемъ его протяженіи. Такимъ образомъ, количество грузовъ этой категоріи, проходящихъ по различнымъ участкамъ дороги, распредѣляется въ слѣдующемъ видѣ:

По всему пути . . . . 180000 пуд.
С. Нѣма—Медвѣдки, 35 вер. . . . . 187000 пуд.
Вахрушевск.—Медвѣдки, 21 вер. . . . . 210000 пуд.

Въ изслѣдуемомъ районѣ зарегистровано *22 торговыхъ заведенія*; изъ нихъ 2 заведенія, находящіяся на пристани Медвѣдкѣ, не имѣютъ никакой связи съ Нѣмскимъ проселкомъ, поэтому они и не будутъ принимаемы въ расчетъ при опредѣленіи грузоподъемности пути. Остальными 20 торговыми заведеніями получается 17658 пудовъ грузовъ; изъ этого числа въ с. Нѣмское доставляется 5293 пуда изъ г. Нолинска и 1715 пудовъ съ пристани Медвѣдки; затѣмъ, 3205 пудовъ доставляются съ Медвѣдки въ с. Васильевское.

Наиболѣе важное значеніе для изслѣдуемаго пути имѣютъ 111000 пудовъ грузовъ, проходящихъ отъ пристани Медвѣдки въ Глазовскій уѣздъ, слѣдовательно, по всему протяженію Нѣмскаго проселка. Грузы эти заключаются въ тѣхъ предметахъ торговли, которые доставляются къ пристани Медвѣдкѣ пароходами, именно: 40000 пуд. керосину, 70000—соли, 1000—рыбы и 1000 пудовъ (200 мѣшковъ) крупчатки.

Болѣе подробное распредѣленіе грузовъ торговыхъ заведеній по различнымъ участкамъ пути выразится слѣдующимъ образомъ:

По всему пути . . . . 111000 пуд.
По участку —с. Нѣма—Медвѣдки 35 в. . . . . . . 112715 пуд.
„ „ с. Вахруш.—Медвѣдки 21 в. . . . . . . 115920 пуд.

По участку с. Нѣма—Большеснигирев., 7—12 в., 118080 п. Отправки товаровъ торговыми заведеніями района не производится совсѣмъ, такъ какъ весь товаръ распродается на мѣстѣ.

Изъ 29 зарегистрованныхъ болѣе или менѣе крупныхъ *промышленныхъ заведеній*, главное значеніе въ экономической жизни населенія имѣютъ 16 сапожно-валяльныхъ заведеній, выработывающихъ до 27000 паръ валенокъ, отправляемыхъ отсюда въ Глазовскій уѣздъ и въ Пермь,

для сбыта попреимуществу инородческому и горнозаводскому населенію; далѣе слѣдуютъ 6 рукавичныхъ и шубно-овчинныхъ заведеній, приготовляющихъ болѣе 6000 паръ рукавицъ, отправляемыхъ преимущественно въ тѣ же мѣстности, куда и валяная обувь.

Размѣръ грузовъ, получаемыхъ всѣми промышленными заведеніями, превышаетъ 2500 пудовъ, изъ нихъ болѣе 2000 пудовъ проходитъ по изслѣдуемому пути, захватывая его на различномъ протяженіи, отъ 1 до 50 верстъ.

Общее количество издѣлій, выработываемое всѣми промышленными заведеніями, достигаетъ 8286 пудовъ, изъ числа которыхъ до 2700 пудовъ приходится на валяную обувь и рукавицы и 4850 п. смолы и угля. Грузы перваго рода въ большинствѣ случаевъ захватываютъ изслѣдуемый путь на протяженіи 15—20 верстъ, ближайшихъ къ начальному пункту изслѣдуемаго проселка. Смола и уголь отправляются по большей части въ г. Нолинскъ, при чемъ провозъ по изслѣдуемому пути происходитъ всего на протяженіи 7-ми верстъ, ближайшихъ къ с. Нѣмѣ, по направленію къ с. Больше-Снигиревскому.

Постоялые дворы. Усиленное грузовое движеніе по Нѣмскому проселку обусловливаетъ собою весьма значительное развитіе дворничества почти во всѣхъ селеніяхъ, находящихся на линіи дороги; всего въ 12 селеніяхъ зарегистровано 30 постоялыхъ дворовъ, изъ числа которыхъ 12 дворовъ приходится на с. Нѣмское и сосѣднее съ нимъ селеніе Старовведенское. Свѣдѣнія, полученныя отъ содержателей постоялыхъ дворовъ этой дороги отличаются значительною полнотою по сравненію съ однородными свѣдѣніями, полученными по другимъ дорогамъ; они даютъ возможность опредѣлить, по крайней мѣрѣ, минимальную грузоподъемность пути и дополнить и исправить свѣдѣнія по другимъ категоріямъ. Однако, нѣкоторая безпорядочность расположенія постоялыхъ дворовъ по линіи всего пути до извѣстной степени затрудняетъ болѣе или менѣе точное опредѣленіе количества грузовъ, обнаруженныхъ при собираніи свѣдѣній; вслѣдствіе этого во многихъ случаяхъ нельзя обойтись безъ поправокъ изъ данныхъ по другимъ категоріямъ изслѣдованія.

Общее количество подводъ, останавливающихся на всѣхъ постоялыхъ дворахъ, достигаетъ въ годъ 27742. Само собою разумѣется, что это число не можетъ быть принято полностью при опредѣленіи грузоподъемности пути въ виду того несомнѣннаго факта, что однѣ и тѣ же подводы зарегистрованы въ двухъ или даже трехъ селеніяхъ. Для возчиковъ, слѣдующихъ къ пристани Медвѣдкѣ, число кормежекъ находится въ зави-

симости отъ того, —на какомъ разстояніи отъ начальнаго пункта изслѣдуемаго пути была послѣдняя передъ вступленіемъ на этотъ путь кормежка? Если на разстояніи неменьшемъ 25 верстъ, или такъ называемой „пряжки", то несомнѣнно, что первая кормежка при вступленіи на Нѣмскій проселокъ будетъ сдѣлана гдѣ-нибудь вблизи начальнаго пункта; въ этомъ случаѣ могутъ произойти 2 или даже 3 кормежки на изслѣдуемомъ пути, вслѣдствіе чего однѣ и тѣ же подводы будутъ зарегистрованы 2, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ, и 3 раза. Если же послѣдняя пряжка сдѣлана въ разстояніи меньшемъ 25 верстъ отъ начальнаго пункта, въ такомъ случаѣ первая пряжка на изслѣдуемомъ пути соотвѣтственнымъ образомъ передвинется къ конечному пункту; при этомъ однѣ и тѣ же подводы не могутъ быть зарегистрованы болѣе двухъ разъ.

Но есть одно обстоятельство, которое даетъ полную возможность опредѣлить минимальное количество грузовыхъ подводъ.

Дѣло въ томъ, что 12243 подводы, зарегистрованныя на постоялыхъ дворахъ, расположенныхъ на первыхъ 14 верстахъ, начиная отъ д. Шандаръ и кончая с. Старовведенскимъ, могутъ быть безусловно приняты за совершенно отдѣльныя, такъ какъ невозможно, чтобы при нормальномъ движеніи обозовъ происходили двѣ кормежки на протяженіи 14 или 15 верстъ. На основаніи такого соображенія это число подводъ — 12243, составляющее 44% общаго числа и должно быть принято, какъ выражающее наименьшую грузоподъемность пути, доставляемую движеніемъ между пристанью Медвѣдки и Глазовскимъ уѣздомъ.

Но если внести соотвѣтствующія поправки на основаніи свѣдѣній, полученныхъ отъ скупщиковъ сырья и отъ владѣльцевъ торговыхъ заведеній, то выведенное количество подводъ значительно возвысится. Эти поправки заключаются въ замѣненіи нѣкоторыхъ цифръ, полученныхъ при регистраціи постоялыхъ дворовъ, болѣе высокими цифрами, полученными при собираніи свѣдѣній двухъ вышеупомянутыхъ категорій.

На такого рода поправку есть достаточныя основанія: во-первыхъ, содержатели постоялыхъ дворовъ по весьма понятнымъ причинамъ уменьшаютъ дѣйствительное количество останавливающихся у нихъ грузовыхъ подводъ. Это уменьшеніе по нѣкоторымъ статьямъ достигаетъ значительныхъ размѣровъ. Замѣтимъ однако, что имѣется одинъ случай и противоположнаго характера, т. е. количество грузовыхъ подводъ, показанное на постоялыхъ дворахъ, выше количества грузовъ, указанныхъ на Медвѣдской пристани.

Нижеслѣдующая таблица показываетъ несоотвѣтствіе тѣхъ и другихъ данныхъ.

Названія грузовъ.	По свѣд. получен. на постоял. дворахъ		По свѣдѣніямъ, полученнымъ на пр. Медвѣдкѣ.		Разница между тѣми и другими.
	Число подв. по всѣмъ пост. дворамъ.	44% общаго числа, какъ дѣйствительное количество проход. подводъ.	Пудовъ.	Возовъ, принимая по 25 пуд. каждый.	
Льнянаго сѣмя .	3813	1675 воз.	135000	5400	+3722 воз.
Волокна и кудели.	6784	2985 воз.	45000	1800	−1185 воз.
Соли	1480	651 воз.	70000	2800	+2149 воз.
Керосину . . .	749	330 воз.	40000	1600	+1270 воз.
Итого . .	—	5644 воз.	—	11600 воз.	+5956 воз.

Присоединивъ полученную разницу въ 5956 подводъ къ выведенному выше количеству, т. е. къ 12243, получимъ, что количество различнаго рода грузовъ, проходящихъ по всему протяженію изслѣдуемаго пути, достигаетъ ежегодно 19200 подводъ или, полагая на каждую подводу въ среднемъ по 25 пудовъ, до 480000 пудовъ, въ томъ числѣ 333560 пудовъ направляемыхъ изъ предѣловъ Глазовскаго уѣзда (главнымъ образомъ изъ Уней и Порѣза) къ пристани Медвѣдкѣ и 146450 пудовъ съ пристани Медвѣдки въ Глазовскій уѣздъ.

Все это количество по времени движенія можетъ быть подраздѣлено на двѣ главныя категоріи: къ первой, на время саннаго пути, должны быть отнесены всѣ зимніе грузы и половина весеннихъ и осеннихъ. Грузы этой категоріи, судя по даннымъ, полученнымъ на постоялыхъ дворахъ, составляютъ 70% общаго количества или 336000 пудовъ. Ко второй категоріи отнесены всѣ грузы, проходящіе лѣтомъ, въ первую половину осени и въ послѣднюю весны; они составляютъ остальные 30% или 144000 пудовъ. При этомъ нельзя не обратить вниманіе на то обстоятельство, что количество первыхъ грузовъ почти совпадаетъ съ количествомъ грузовъ, прибывающихъ на пристань Медвѣдку изъ Глазовскаго уѣзда (333560 и 336000 пуд.), тогда какъ количество вторыхъ—съ грузами

обратнаго направленія—146450 и 144000 пуд). Принимая во вниманіе то обстоятельство, что грузы, вступающіе на изслѣдуемый путь и направляющіеся въ предѣлы Глазовскаго уѣзда, скопляются по преимуществу послѣ Нижегородской ярмарки, мы не имѣемъ основанія считать вышеприведенное совпаденіе совершенно случайнымъ; тѣмъ не менѣе отъ категорическаго заключенія по этому поводу слѣдуетъ пока воздержаться. Теперь, окончивъ детальное разсмотрѣніе грузовъ всѣхъ категорій, обратимся къ опредѣленію поучастковой грузоподъемности Нѣмскаго проселка.

О размѣрахъ грузовъ, имѣющихъ транзитный характеръ для изслѣдуемаго пути, можетъ дать достаточно полное представленіе регистрація, произведенная на многочисленныхъ постоялыхъ дворахъ, расположенныхъ на проселкѣ въ предѣлахъ Нолинскаго уѣзда. Въ частномъ описаніи свѣдѣній, полученныхъ на постоялыхъ дворахъ принято, что всѣ грузовыя подводы, зарегистрованныя на 24 постоялыхъ дворахъ первыхъ 6 селеній *), являются отдѣльными, не повторяющимися при регистраціи грузовъ въ этихъ селеніяхъ, какъ расположенныхъ, всего лишь на 14-тиверстномъ участкѣ проселка; число подводъ за цѣлый годъ зарегистровано въ 12243; по исправленіи этого числа данными о скупщикахъ сырья и торговыхъ заведеній, общее количество подводъ, проходящее по всему протяженію изслѣдуемаго пути, принято въ 19200 или 480000 пудовъ. Теперь остается опредѣлить—какое количество грузовъ должно быть суммировано съ только что приведеннымъ изъ данныхъ по другимъ категоріямъ, по которымъ произведена регистрація? Замѣтимъ между прочимъ, что грузы другихъ категорій для Нѣмскаго проселка будутъ имѣть уже не транзитное, а чисто мѣстное значеніе.

Для рѣшенія этого вопроса приведемъ общую таблицу всѣхъ грузовъ, какіе только вычислены при обобщеніи данныхъ по главнымъ категоріямъ изслѣдованія, за исключеніемъ грузовъ зарегистрованныхъ на постоялыхъ дворахъ:

*) Починки—Шандары, Антоновскій, Поломскій, Обжоры, с. с. Нѣмское и Старовведенское.

Названіе грузовъ	Количество грузовъ проходящихъ									
	По всему пути.	Къ г. Новоузенску.		Къ пристани Медвѣдки.		Къ пристани Медвѣдки.		Къ начальному пункту.		
	Количество	Количество въ пудахъ.	Разстоян.	Количество въ пудахъ	Разстоян.	Количество въ пудахъ	Разстоян.	Количество въ пудахъ.	Разстоян.
Грузы еженедѣльныхъ торжковъ	—	41300	12	10500	35	36000	21	—	—
Хлѣбные грузы	19000	—	—	24000	32	40900	21	—	—
Мѣстн сырья.	18000	—	—	187330	35	210000	21	-	-
Промышленн. заведеній . . .	2000	6850	7—12	—	—	—	—	4700	-
Торговыхъ заведеній	111000	118080	7—12	112715	35	115920	21	—	—
Подселеннымъ карточкамъ . .	—	7570	—	—	—	2000	21	2700	—
Всего . .	312000	173800	7—12	334745	32—35	394820	21	7400	12—15

Всматриваясь въ цифровыя данныя этой таблицы, не трудно видѣть, что почти все количество грузовъ, внесенное въ рубрику „проходящихъ по всему пути“, должно быть исключено при суммированіи съ транзитными грузами, какъ повторяющееся въ этихъ послѣднихъ; исключеніе составляютъ только 2000 пудовъ грузовъ промышленныхъ заведеній; изъ грузовъ занесенныхъ по другимъ рубрикамъ съ достаточнымъ основаніемъ могутъ быть исключены только 2700 пудовъ (27000 паръ) валяной обуви, какъ повторяющихся въ числѣ грузовъ промышленныхъ заведеній и въ числѣ грузовъ выведенныхъ при разсмотрѣніи мѣстныхъ промысловъ на

основаніи данныхъ по селеннымъ карточкамъ. Въ первой строкѣ нижеслѣдующей таблицы показано суммированное количество всѣхъ грузовъ, съ распредѣленіемъ ихъ по различнымъ участкамъ изслѣдуемаго пути, во второй — тѣ количества, которыя подлежатъ исключенію, какъ повторяющіеся въ транзитныхъ гругахъ; въ третьей — остатокъ, который долженъ быть суммированъ съ транзитными грузами; въ четвертой — эти послѣдніе и наконецъ, пятая строка выражаетъ чистую грузоподъемность каждаго участка изслѣдуемаго пути.

Названіе грузовъ.	Количество грузовъ проходящихъ								
	По всему пути.	Къ г. Нолинску.		Къ пристани Медвѣдки.		Къ пристани Медвѣдки.		Къ начальному пункту.	
	Количест.	Количество въ пудахъ.	Разстоян.	Количество въ пудахъ.	Разстоян.	Количество въ пудахъ.	Разстоян.	Количество въ пудахъ.	Разстоян.
Всего	31200	173800	—	334745	-	394820	—	7400	—
Должно быть исключено . . .	31000	111000	—	310000	—	403920	—	2700	—
Остается . . .	2000	62800	-	24745	—	93920	—	4700	—
Транзитные грузы	480000	480000	—	480000	—	480000	—	480000	—
	482000	542080	7—12	504745	35	573920	21	484700	—

Благодаря тому обстоятельству, что транзитные грузы составляютъ подавляющую массу общаго количества грузовъ, разница между грузоподъемностью отдѣльныхъ участковъ весьма незначительна: высшій по грузоподъемности участокъ (ближайшія 21 верста къ пристани Медвѣдки) только на 16% превышаетъ наименьшій по грузоподъемности участокъ (ближайшія къ начальному пункту 12—15 верстъ).

Очевидно, что грузовое движеніе въ этихъ размѣрахъ не ограничивается изслѣдованнымъ протяженіемъ дороги, въ 50 верстъ, хотя съ дру-

гой стороны, несомнѣнно также, что нѣкоторая часть грузовъ, впрочемъ, очень незначительная по сравненію съ ихъ общей массой, провозится отъ начальнаго пункта (д. Шандаръ) черезъ Острый Мысъ въ предѣлы Малмыжскаго уѣзда и обратно. Но такъ какъ большая часть выведеннаго количества грузовъ движется въ томъ или другомъ направленіи между Глазовскимъ уѣздомъ и пристанью Медвѣдской, то продолженіе изслѣдуемаго пути распространится еще на значительное разстояніе къ востоку отъ начальнаго пункта. спачала на протяженіи 8 верстъ въ предѣлахъ Нолинскаго уѣзда и затѣмъ на протяженіи 50 верстъ Глазовскаго; слѣдовательно, за дѣйствительный начальный пунктъ слѣдуетъ принять с. Уни; но при этомъ необходимо замѣтить, что число грузовъ проходящихъ на 50 верстъ ближайшихъ къ Унямъ, должно быть нѣсколько ниже выведеннаго количества, такъ какъ нѣкоторая часть грузовъ, не идетъ далѣе с.с. Порѣза, Святополья и нѣкоторыхъ другихъ пунктовъ, лежащихъ на продолженіи изслѣдуемаго пути.

Открытіе движенія по Пермской желѣзной дорогѣ, несомнѣнно, повліяло на размѣры грузового движенія по изслѣдуемому пути въ смыслѣ сокращенія грузовъ, но далеко не въ такой степени, какъ это можно было ожидать первоначально. Такая слабость вліянія новой желѣзнодорожной линіи на грузоподъемность грунтовыхъ путей Нолинскаго и южной части Глазовскаго уѣздовъ объясняется, во первыхъ, значительной отдаленностью района отъ линіи дороги и, во вторыхъ, тѣмъ, что хлѣбная торговля черезъ Котласъ и Архангельскъ до сего времени не можетъ считаться вполнѣ установившейся и правильно функціонирующей. Извѣстно, что до сихъ поръ масса хлѣбныхъ грузовъ, доставляемыхъ по Пермской желѣзной дорогѣ въ Котласъ, въ зимнее время, за неимѣніемъ достаточнаго числа складочныхъ помѣщеній, хранится чуть не на открытомъ воздухѣ, въ ожиданіи открытія навигаціи по С. Двинѣ. Навигаціонной періодъ этой рѣки краток, даже по сравненію съ навигаціоннымъ періодомъ р. Вятки. Теперь очень трудно судить о томъ, когда хлѣбная торговля черезъ Котласъ достигнетъ такого оживленія, чтобъ Пермская дорога была въ состояніи отвлечь всѣ хлѣбные грузы всего Глазовскаго уѣзда. Но за то можно съ большой увѣренностью сказать, что проведеніе дороги Вятка — Вологда — Петербургъ коренным образомъ измѣнитъ грузовое движеніе югозападной и средней части Вятской губерніи; къ послѣдней, въ числѣ другихъ мѣстностей, можетъ быть отнесенъ полностью и весь Нолинскій уѣздъ и югозападная часть Глазовскаго. Что же касается проселочной дороги д. Медковѣдово—прист. Медвѣдка, то значеніе ея какъ

подъѣзднаго пути къ пристани несомнѣнно уменьшится подъ вліяніемъ рельсоваго пути Вятка—Петербургъ, тѣмъ не менѣе нѣтъ достаточныхъ основаній предполагать, чтобы это уменьшеніе обнаружилось очень сильно, такъ какъ водный путь, благодаря дешевизнѣ сообщенія по нему, всегда будетъ съ успѣхомъ конкурировать съ провозомъ по желѣзнымъ дорогамъ, въ какихъ бы благопріятныхъ условіяхъ ни находились послѣднія.

Техническія замѣтки о состояніи пути.

Выше было сказано, что направленіе изслѣдуемой дороги по нѣкоторымъ участкамъ, измѣняется, смотря по времени года и состоянію погоды, но въ общемъ главное и болѣе устойчивое направленіе проселка идётъ по слѣдующимъ селеніямъ: черезъ п. п. Шандары, Малопроваловскій, Антоновскій, Поломскій, Обжорнскій, с. с. Нѣма, и Старовведенское; эти 7-мь селеній расположены на первыхъ 17 верстахъ, съ промежуточными между ними разстояніями, отъ 1 до 4 верстъ; на остальномъ протяженіи селенія встрѣчаются значительно рѣже, что объясняется меньшею населенностью мѣстности, заполненной значительными казёнными дачами; здѣсь также 7 селеній, но съ промежутками отъ 1 до 9½ верстъ; селенія эти: Малохмѣлевскій, Большехмѣлевскій, Больше-Снегиревскій, Ганичевъ, Вахрушевскій, Камышевскій, с. Талый Ключъ и, наконецъ, пристань Медвѣдки.

Пассажирское движеніе по изслѣдуемому пути, какъ показало произведенное изслѣдованіе, отличается значительнымъ оживленіемъ. Оно, какъ и грузовое движеніе по этому пути, имѣетъ своею цѣлію, главнымъ образомъ, сообщеніе Унинскаго и Порѣзскаго края съ пристанью Медвѣдкой, а черезъ нея съ главнѣйшими водными путями Европейской Россіи; исключеніе въ этомъ отношеніи составляютъ чины различныхъ вѣдомствъ, а также служащіе въ земскихъ учрежденіяхъ, разъѣзжающіе по дѣламъ службы. Вольные пассажиры состоятъ по преимуществу изъ торговцевъ и ихъ довѣренныхъ и служащихъ, агентовъ торговыхъ и проч., рабочихъ и лицъ занятыхъ службою на рѣчныхъ судахъ.

Для опредѣленія степени пассажирскаго движенія, необходимо руководствоваться тѣми же соображеніями, на основаніи которыхъ опредѣлено грузовое движеніе по даннымъ о постоялыхъ дворахъ. Здѣсь точно также число пассажировъ зарегистрованное, на 7 станціяхъ, находящихся въ селеніяхъ, расположенныхъ на первыхъ 17 верстахъ, можетъ быть принято за совершенно отдѣльныхъ пассажировъ не повторяющихся въ регистраціи на другихъ станціяхъ; всего зарегистровано на 7 станціяхъ 1212 лицъ, проѣзжающихъ въ теченіе года по изслѣдуемому пути. Въ Таломъ—Ключѣ и съ боковой проселочной дороги, связывающей с. Васильевское

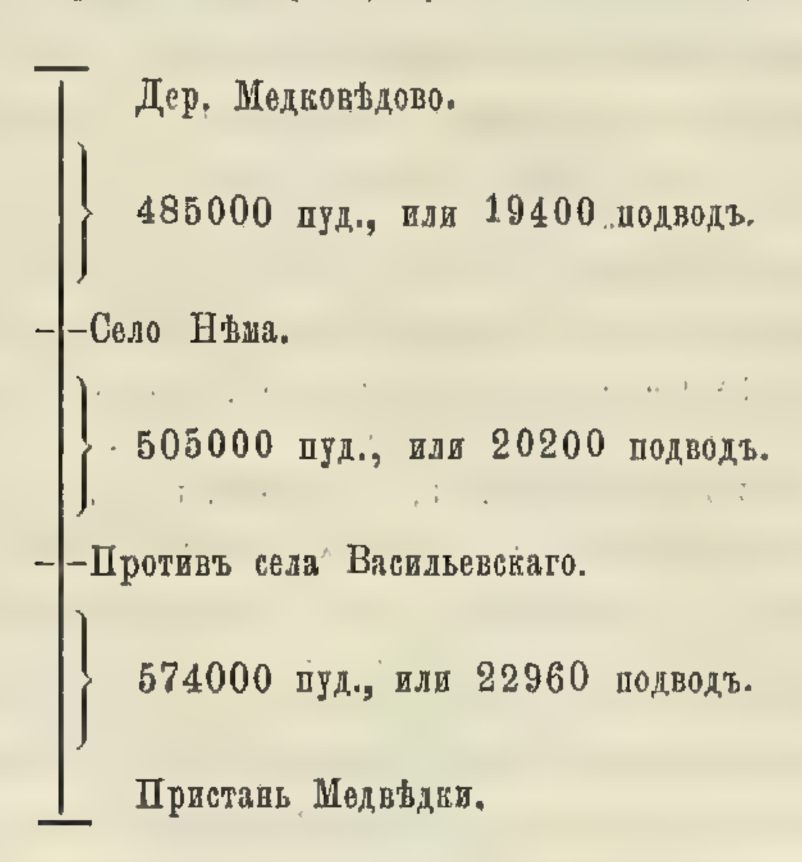
съ изслѣдуемымъ путемъ, присоединяются новыя группы пассажировъ, прибывающихъ изъ с.с. Васильевскаго Крычанскаго и Архангельскаго.

Однако, очень затруднительно включать пассажировъ этого направленія при опредѣленіи общаго пассажирскаго движенія по Нѣмскому проселку, по неимѣнію сколько-нибудь точныхъ и опредѣленныхъ данныхъ о томъ, какіе именно участки проселка захватываются при провозѣ пассажировъ изъ трехъ вышеупомянутыхъ селъ.

Наибольшее число пассажировъ, какъ это видно изъ свѣдѣній, полученныхъ на вольныхъ станціяхъ въ с. с. Нѣмскомъ и Старовведенскомъ, приходится на колесный путь, главнымъ образомъ, на вторую половину лѣта и первую осени, когда начинается усиленное грузовое движеніе по проселку, благодаря Нижегородской ярмаркѣ. Особенно значительно бываетъ пассажирское движеніе въ тѣ годы, когда движеніе пароходовъ пріостановливается по р. Вятки выше Медвѣдской пристани.

Число пассажировъ на 4 вышеупомянутыхъ станціяхъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ: весною (на время распутицы) — 52 человѣка, лѣтомъ (съ открытіемъ навигаціи 162 чел., осенью (со второй половины августа) 378 и зимою до 200 пассажировъ. Пропорціонально этимъ числамъ должно быть распредѣлено и число вольныхъ пассажировъ (420), смѣняющихъ лошадей на земской станціи въ с. Нѣмѣ.

Въ заключеніе прилагается графическое изображеніе поучастковой грузоподъемности проселочной дороги, дер. Медковѣдово—пристань Медвѣдка.



Подъѣздная дорога отъ Бисеровской станціи къ г. Глазову.

Приступая къ описанію этой дороги, прежде всего слѣдуетъ оговориться, что основанія, на которыхъ можетъ быть составлено ея изслѣдованіе существеннымъ образомъ различаются отъ данныхъ, послужившихъ матеріаломъ для выясненія экономическаго значенія почти всѣхъ другихъ дорогъ. Дѣло въ томъ, что здѣсь мы имѣемъ дѣло не съ наличностью грузоваго движенія, являющагося какъ бы результатомъ мѣстной экономической жизни, а съ возможности грузового движенія въ будущемъ, которое, грузовое движеніе, явится результатомъ улучшенія путей сообщенія для даннаго, мало доступнаго, хотя и значительно населеннаго края. Край этотъ, состоящій изъ сѣверо-восточныхъ волостей Глазовскаго уѣзда, расположенныхъ по верховьямъ Камы, извѣстенъ подъ именемъ Зюздинскаго края, представляющаго цѣльную, первобытную лѣсную глушь, въ родѣ извѣстнаго Кайскаго края. Населеніе здѣсь разсѣяно среди обширныхъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ мелкими починками, встрѣчающимися или по одиночкѣ, или небольшими группами. Промежутки между этими починками, часто весьма значительные, нерѣдко заполнены топкими, непроходимыми оврагами и болотами, создающими главнѣйшія препятствія для лѣтняго, колеснаго сообщенія. Во время разлива рѣкъ, продолжающагося иногда до половины іюня, обыватели совершенно отрѣзываются не только отъ внутреннихъ уѣздныхъ центровъ, но и отъ мѣстныхъ волостныхъ и приходскихъ центровъ и даже отъ ближайшихъ сосѣднихъ селеній. Въ лѣтнее время и вообще при отсутствіи саннаго пути сообщеніе здѣсь возможно только пѣшкомъ или верхомъ на лошади. Къ нѣкоторымъ изъ здѣшнихъ починковъ, находящимся въ наиболѣе неблагопріятныхъ условіяхъ сообщенія, въ лѣтнее время не можетъ проникнуть даже свой приходскій священникъ для исполненія неотложныхъ требъ. Крайняя изолированность Зюздинскаго края и отсутствіе даже чуть сносныхъ путей сообщенія является причиною того, что тамъ, начиная съ сѣверныхъ селеній Карсовайской волости, у крестьянъ очень рѣдко встрѣчаются телѣги; тамъ и лѣтомъ перевозка сноповъ, сѣна, мѣшковъ съ житомъ на мельницу и проч., производится или на колесныхъ передкахъ, на оси которыхъ положены параллельно двѣ жерди съ заостренными концами, волочащимися по землѣ, а то на саняхъ, или просто на спинѣ. И только въ зимнее время является возможность свободныхъ сношеній для жителей съ своимъ приходскимъ или волостнымъ міромъ и съ центромъ уѣзда, г. Глазовымъ.

Для сообщенія края съ г. Глазовымъ до послѣдняго времени существовали два пути. Первый путь, восточный, отъ г. Глазова черезъ с.с. Кильдыково, Карсовай, Гордино, Верхокамское, Лучниково, Зюздино-Афанасьевское и, наконецъ, Зюздино-Вознесенское съ Бисеровской земской станціей, всего протяженіемъ въ 167 верстъ. Другой путь, западный, идетъ отъ г. Глазова черезъ село Понинское, Воропаевское волостное правленіе, Залазнинскій заводъ и Перское волостное правленіе на Зюздино-Афанасьевское; этотъ путь, чуть ли не превышающій длину дороги черезъ Карсовай, представляетъ по нѣкоторымъ участкамъ еще болѣе затрудненій въ лѣтнее время. Но такъ какъ обѣ изъ этихъ дорогъ даютъ громадное уклоненіе въ сторону, то необходимость проложенія новой выпрямленной дороги, хотя бы и среди лѣсныхъ дебрей, но которая составляла бы кратчайшій путь сообщенія съ центромъ уѣзда, съ г. Глазовымъ, постоянно ощущалось и ощущается въ настоящее время обывателями, констатируется и мѣстнымъ уѣзднымъ земствомъ. Наиболѣе удобнымъ направленіемъ для такого выпрямленнаго пути, по мѣстнымъ условіямъ, признана дорога отъ с Понина, находящагося въ 12 верстахъ отъ г Глазова, черезъ деревню Медвѣжьи-Поляны, на с. Верхокамское; этотъ совершенно новый путь, пролегающій частью черезъ казенные лѣса, частью черезъ частновладѣльческія дачи и крестьянскіе надѣлы, на 40 верстъ приближаетъ Зюздинскій край къ г. Глазову, по сравненію съ нынѣшнимъ сообщеніемъ черезъ с. Карсовай. Одинъ изъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ, г. Васильевъ, чтобы улучшить сколько-нибудь экономическое положеніе принадлежащей ему дачи и хозяйства, за свой счетъ устроилъ 20-ти верстный участокъ этой дороги, заключающійся между 1 и 2 хуторами его собственной дачи и деревней Медвѣжьими Полянами и пролегающей глухимъ лѣсомъ. Но устройство колеснаго пути черезъ лѣсную глушь потребовало весьма значительныхъ расходовъ, непосильныхъ для одного владѣльца, вслѣдствіе чего доведеніе его до с. Верхокамскаго не состоялось и вопросъ объ удобопроѣздномъ пути слѣдуетъ считать неосуществившимся до настоящаго времени.

Изъ приложеннаго къ сему описанію мнѣнія Глазовской уѣздной земской управы можно видѣть, что она въ настоящее время высказывается за желательность скорѣйшаго зачисленія въ разрядъ губернскихъ земскихъ дорогъ не прямого направленія Бисеровской дороги, а прежняго, — черезъ с.с. Карсовайское, Гординское, Верхо-Камское и Зюздино-Афанасьевское на Бисерово. Однако, разрѣшеніе вопроса о проложеніи дороги по новому направленію, несмотря на всю трудность его осуществленія, она считаетъ дѣломъ ближайшаго будущаго.

Прежде чѣмъ перейти къ выясненію общаго экономическаго значенія Бисеровской дороги, необходимо опредѣлить весь районъ, который эта дорога обслуживаетъ въ настоящее время. Районъ этотъ въ данномъ случаѣ недостаточно опредѣлять только 10-ти верстнымъ въ обѣ стороны разстояніемъ отъ линіи изслѣдуемаго пути, въ виду того, что природныя условія мѣстности, заполненной громадными дикими лѣсами, увеличиваютъ мелкія дороги, служащія питательными вѣтвями къ главному, т. е. къ изслѣдуемому, на цѣлые десятки верстъ. Двѣ наиболѣе удаленныя къ сѣверу волости — Бисеровская и Афанасьевская — будутъ сообщаться съ г. Глазовымъ и съ внутренними частями уѣзда не иначе, какъ только черезъ изслѣдуемую дорогу, если что-нибудь будетъ сдѣлано для ея улучшенія; то же самое слѣдуетъ сказать и относительно сѣверо-западныхъ частей Гординской и Карсовайской волостей; для тѣхъ селеній, которыя лежатъ въ юго-восточныхъ частяхъ этихъ двухъ волостей, прежнее направленіе дороги останется для нихъ съ существующимъ значеніемъ. Что же касается Понинской волости, то дорога существующаго направленія, черезъ Карсовай и Гордино, обслуживаетъ лишь восточную часть ея, тогда какъ при проектированномъ выпрямленномъ — центральную полосу, составляющую наиболѣе населенную мѣстность. Но если дорога не будетъ имѣть экономическаго значенія для юго-восточныхъ частей Карсовайской и Гординской волостей, за то въ сферу вліянія южной ея оконечности, ближайшей къ г. Глазову, до извѣстной степени вовлекутся, крайнія сѣверо-западныя волости, — Вороцинская, Залазнинская, Чермская и Песковская. Главный же районъ, обслуживаемый изслѣдуемой дороги, состоитъ изъ пяти вышеупомянутыхъ волостей — Понинской, Карсовайской, Гординской, Афанасьевской и Бисеровской, — занимающихъ громадное лѣсное пространство до 6000 кв. верстъ, изъ числа которыхъ не менѣе половины, т. е. 3000 кв. верстъ, приходится на Афанасьевскую и Бисеровскую волости, которыя, собственно говоря, и составляютъ такъ называемый Зюздинскій край. Населеніе всѣхъ пяти волостей достигаетъ 43722 душъ обоего пола почти поровну, мужского (21906) и женскаго (21916). Все это число жителей размѣщается въ 1042 селеніяхъ, имѣющихъ 6586 дворовъ Селенія края очень мелки: въ среднемъ по $6,_{32}$ дворовъ или по $41,_{20}$ д. обоего пола. При этомъ слѣдуетъ еще замѣтить, что населенность починковъ и деревень края уменьшается по мѣрѣ удаленія къ сѣверу отъ г. Глазова, а именно: въ Понинской — $18,_{8}$ дворовъ на каждое селеніе, Карсовайской — $6,_{66}$, Гординской — $5,_{0}$, Афанасьевской — $4,_{74}$ и Бисеровской — $4,_{67}$ дворовъ.

Въ томъ же понижающемся порядкѣ располагается и среднее число

жителей, которое приходится на каждое селеніе: въ Понинской—$161,_{37}$ д. обоего пола, Карсовайской — $35,_{25}$, Гординской — $32,_{26}$, Афанасьевской— $28,_{66}$ и въ Бисеровской — $23,_{35}$. Общественный крестьянскій надѣлъ достигаетъ 156606 десятинъ, въ томъ числѣ 145650 десятинъ удобной и 10956 дес. неудобной, распредѣленныхъ между 11849 надѣльными душами; въ среднемъ на каждую надѣльную душу приходится $12,_{30}$ десят. удобной земли, а на дворъ 22,10 дес. Неудобной земли, вѣроятно, топей и овраговъ съ глинистыми обнаженіями, болѣе всего въ самой сѣверной волости района, Бисеревской.

Скотоводство, за исключеніемъ Понинской и Гордиской волостей, находится въ неудовлетворительномъ состояніи, какъ по сравненію съ размѣрами скотоводства по всей губерніи, такъ и тѣмъ болѣе съ среднею цифрою по Глазовскому уѣзду. Всего скота въ переводѣ на крупный въ районѣ считается 33638 головъ или въ среднемъ 5,1 на дворъ; но если исключить Понинскую волость, то на каждый дворъ приходится 3,99 гол., тогда какъ средняя по Глазовскому уѣзду равняется 5,7 гол. на дворъ, а по губерніи 4,1. Между тѣмъ, въ Понинской волости на каждый дворъ приходится по 8 головъ. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что Понинская волости въ экономическомъ отношеніи находится въ наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ другія четыре волости; въ числѣ этихъ условій наиболѣе важное значеніе имѣютъ: близость ея къ г. Глазову, а въ послѣднее время и къ Пермской желѣзной дорогѣ, отсутствіе большихъ лѣсовъ, сохраняющихъ излишекъ влаги, вредно и для земледѣлія и лучшія почвенныя условія. Отдаленность и изолированность сѣверныхъ волостей, особенно Афанасьевской и Бисеровской, является главною причиной отсталости въ скотоводствѣ, степень развитія котораго можетъ удовлетворять лишь minimum'у мѣстныхъ потребностей. Земледѣліе въ селеніяхъ, расположенныхъ среди громадныхъ лѣсовъ и въ сосѣдствѣ съ обширными болотистыми пространствами, при наличности другихъ неблагопріятныхъ климатическихъ и топографическихъ условій, далеко не удовлетворяетъ мѣстныя продовольственныя нужды. Въ наиболѣе неблагопріятныхъ условіяхъ въ этомъ отношеніи находится, повидимому, Афанасьевская волость, гдѣ недостатокъ въ продовольственныхъ средствахъ статистическими данными опредѣляется въ 59865 пуд. ржи и яровыхъ, кромѣ овса, или въ 7,18 пуд. ежегодно на каждую наличную душу населенія; далѣе слѣдуетъ Бисеровская волость съ недостаткомъ въ 21268 пуд. на всю волость, или 2,31 на каждую наличную душу; затѣмъ, Гординская — недостатокъ по всей волости 9906 пуд., а на душу — 1,76 пуд. Недостатокъ въ хлѣбѣ пополняется покупкою

изъ Понинской волости и изъ г. Глазова и при этомъ доставка хлѣба должна происходить исключительно по изслѣдуемому пути. Общее количество продовольственныхъ грузовъ должно достигать 350959 пудовъ, въ томъ числѣ 233224 пуда овса и 117735 пуд. ржи и яровыхъ хлѣбовъ, кромѣ овса. Количества эти, выведенныя на основаніи общихъ статистическихъ изслѣдованій, получаются такимъ образомъ: по Бисеревской волости недостатокъ во ржи и яровыхъ кромѣ овса опредѣленъ въ 21268 пуд., овса въ 22815 пуд., всего—44083 пуд.; по Афанасьевской недостатокъ же—первыхъ въ 59865 пуд. и вторыхъ въ 38367 пуд., всего 98232 пуда; по обѣимъ же сѣвернымъ волостямъ недостатокъ опредѣляется въ 142315 пудовъ, это количество и должно быть принято проходящимъ почти по всему протяженію изслѣдуемаго пути; далѣе въ Гординской волости недостатокъ тѣхъ и другихъ опредѣляется въ 22163 пуда, въ Карсовайской только недостатокъ въ овсѣ—въ 8402 пуда; въ Понинской волости избытокъ ржи въ 26696 пудовъ и избытокъ же овса въ 159785 пудовъ, а всего 186481 пуд. Этотъ избытокъ хлѣбовъ обыкновенно поступаетъ и сбывается крестьянами непосредственно или черезъ посредство мѣстныхъ скупщиковъ въ г. Глазовѣ. Весьма вѣроятно, что извѣстная часть его направляется и въ сѣверныя волости, на пополненіе недостатка въ мѣстномъ хлѣбѣ, но при этомъ нѣтъ никакихъ данныхъ хотя бы для приблизительнаго опредѣленія количества хлѣба, направляемаго изъ Понинской волости въ сѣверныя мѣстности; если предположить, что весь недостатокъ въ хлѣбѣ въ этихъ мѣстностяхъ пополняется изъ Понинской волости, то и въ такомъ случаѣ для продажи въ г. Глазовѣ получится до 80000 пудовъ, но изъ нихъ по изслѣдуемому пути должно поступать въ г. Глазовъ не болѣе $^1/_3$, такъ какъ не менѣе $^2/_3$ уѣзда находятся далѣе въ сторонѣ отъ проселка и обслуживаются другими малыми дорогами. Такимъ образомъ, Понинская волость увеличиваетъ общую грузоподъемность пути на 27000 пудовъ на 20-ти верстномъ участкѣ, примыкающемъ къ г. Глазову.

Въ предѣлахъ Афанасьевской и Бисеревской волостей, въ области горныхъ заводовъ, очень часто встрѣчаются рудныя мѣсторожденія, главнымъ образомъ, бурый желѣзнякъ и сферосидеритъ, которыя разрабатываются и доставляются мѣстными жителями на ближайшіе горные заводы— Песковскій и Залазнинскій. Вообще рудный промыселъ въ краѣ развитъ очень сильно и онъ не ограничивается только предѣлами Вятской губерніи, но и распространяется въ горнозаводскія мѣстности Пермской губерніи. Доставкою руды на заводы занято населеніе Афанасьевской и Бисеровской

волостей. О значительности развитія этого промысла можно судить уже по тому одному, что только въ 22 селеніяхъ зарегистровано 328 лицъ изъ 322 дворовъ, занятыхъ возкой руды на 445 лошадяхъ; общее количество подводъ съ рудой достигаетъ въ теченіе зимы до 40000 пудовъ, захватывающихъ изслѣдуемый путь въ различныхъ участкахъ отъ 6 до 20 верстъ. Кромѣ того, въ 14 селеніяхъ Понинской волости занято 405 лицъ изъ 405 дворовъ на 1326 лошадяхъ извознымъ промысломъ, между г. Глазовымъ и заводами Залазнинскимъ и Песковскимъ, захватывая изслѣдуемый путь на ближайшихъ г. Глазову 12—20 верстъ; все количество грузовъ, провозимое въ этомъ случаѣ, достигаетъ 100000 пудовъ.

Промышленныхъ и торговыхъ заведеній въ изслѣдуемомъ районѣ очень мало, особенно въ сѣверной части, что, конечно, объясняется отдаленностью и изолированностью края, затрудняющихъ или даже дѣлающихъ невозможнымъ сколько-нибудь выгодный сбытъ мѣстныхъ издѣлій, распространеніе среди мѣстнаго населенія предметовъ привозной торговли. Пунктами сбыта мѣстныхъ издѣлій, продуктовъ сельскаго хозяйства и предметовъ промысловой охоты, а также мѣстомъ пріобрѣтенія различныхъ предметовъ, необходимыхъ въ крестьянскомъ быту, служатъ 9 слѣдующихъ ярмарокъ: въ Понинскомъ—Михайловская, 7—8 ноября; въ Верхокамскомъ—Владимирская—23 іюня; Екатерининская—24 ноября и въ пятую субботу Великаго поста; въ Афанасьевскомъ—Афанасьевская—18 января, въ девятую пятницу послѣ Пасхи и 28 октября (м. Параскевы); въ сел. Зюдзино-Воскресенскомъ—Тихоновская, 16 іюня, и Никольская, 6 декабря. Предметами мѣстнаго сбыта на этихъ ярмаркахъ являются—рябчики и вообще битая птица, бѣлка, невыдѣланныя кожи, шерсть, хмѣль и проч., а привозятся сюда на продажу—мануфактурные и бакалейные товары, обувь, шапочный товаръ, рукавицы, сбруя, серпы, косы, топоры, ральники и др. желѣзныя издѣлія, затѣмъ, гончарныя издѣлія, рыба и проч. Всѣ эти товары, за исключеніемъ рыбныхъ и нѣкоторыхъ желѣзныхъ издѣлій, доставляемыхъ изъ Пермской губерніи, получаются изъ г. Глазова, слѣдовательно, по всему протяженію изслѣдуемаго пути или по большей части его, ближайшей къ г. Глазову. Общее количество ярмарочныхъ грузовъ, какъ получаемыхъ, такъ и отправляемыхъ, можетъ быть опредѣлено въ 500 возовъ или 12500 пудовъ, невыдѣланныя кожи, пушнина и нѣкоторые другіе предметы мѣстнаго сырья, въ количествѣ до 30 возовъ (750 пуд.) провозятся въ г. Слободской, захватывая изслѣдуемый путь на протяженіи 25 верстъ, ближайшихъ къ с. Зюдзино-Воскресенскому; по то-

му же участку провозится обувь, сбруя и нѣкоторыя изъ желѣзныхъ издѣлій, поступающія сюда изъ г. Слободского.

Постоянными торговыми заведеніями района получается до 10000 пуд. различныхъ грузовъ, изъ числа которыхъ 2328 пудовъ провозятся въ с. Понинское на разстояніи $17^1/_2$ верстъ, ближайшихъ къ г. Глазову; по тому же участку и съ продолженіемъ провоза далѣе, до с. с. Сѣверскаго и Афанасьевскаго, на протяженіи 142 верстъ проходитъ 1630 пудовъ. въ дер. Фадѣевку и село Зюздино-Рождественское Бисеровской вол. провозится 3400 пуд. изъ Вятки и Кувинскаго завода Пермской губерніи; этотъ грузъ захватываетъ изслѣдуемую дорогу на протяженіи 25 верстъ, между ст. Бисеровской и с. Афанасьевскимъ. Такимъ образомъ, по участку въ 18 верстъ, ближайшему къ г. Глазову, проходитъ ежегодно до 4000 пудовъ грузовъ торговыхъ заведеній, далѣе на разстояніи 124 верстъ, примыкающихъ къ с. Афанасьевскому, 1630 пудовъ, и на протяженіи 25 верстъ, ближайшихъ къ Бисерову, 3400 пудовъ.

Скупщиками мѣстнаго сырья въ районѣ, ближайшемъ къ линіи изслѣдуемаго пути, пріобрѣтается болѣе 10000 пудовъ различныхъ продуктовъ, главнымъ образомъ льняного сѣмя (до 8000 пуд.), затѣмъ кожъ, сала, мяса, лицъ и тряпья. Продукты льноводства отправляются частью въ Пермскую губернію и частью сдаются купцу Громозову, имѣющему мѣсто жительства въ Афанасьевской волости. Все это количество грузовъ захватываетъ изслѣдуемый путь на протяженіи 10—20 верстъ, между Бисеровской станціей и с. Афанасьевскимъ. Кожи отправляются въ г. Слободской, скоромное масло, мясо и лица въ заводы Песковскій и Омутнинскій. И въ этомъ случаѣ грузы провозятся по тѣмъ же участкамъ изслѣдуемаго пути.

Промышленныхъ заведеній, которыя вырабатывали бы издѣлія для отправки въ другія мѣстности, изслѣдуемый районъ не имѣетъ совсѣмъ; имѣющіяся же здѣсь заведенія, какъ, напримѣръ, красильно-кубовыя, кузницы, мельницы и проч., служатъ лишь для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей. Какъ исключеніе въ этомъ отношеніи составляютъ—1 маслобойный заводъ и 1 столярное заведеніе въ с. Понинскомъ, дающіе до 500 пудовъ грузовъ, провозимыхъ въ г. Глазовъ на протяженіи 20 верстъ изслѣдуемаго пути.

На основаніи вышеизложеннаго грузоподъемность Бисеровской дороги выразится въ такомъ видѣ:

Грузы, проходящіе по всему протяженію:

Для пополненія недостатка въ продовольственныхъ средствахъ по Бисеровской волости . . 44083 п.
По Афанасьевской . . 98232 п.

Всего . . . . 142315 п.

Ярмарочныхъ грузовъ . . 13250 п.
Торговыхъ заведеній . . 1630 п.

Всего . . . . 157195 п.

Центральная часть дороги, приблизительно между с.с. Попинымъ и Верхокамскимъ, имѣетъ только общую грузоподъемность въ 157200 пуд.

На участкѣ отъ 12 до 20 верстъ, примыкающемъ къ г. Глазову.

Грузовъ, преимущественно хлѣбныхъ, провозимыхъ къ заводу . . . . 100000 п.
Грузовъ торговыхъ зав. 2328 п.
Грузовъ промышленныхъ заведеній . . . . 500 п.
Грузовъ общихъ для всего пути . . . . 157195 п.

Всего . . . . . 260023 п.

Конечная часть дороги, въ предѣлахъ Бисеровской и Афанасьевской волости, общая грузоподъемность увеличивается на 40000 пуд., слѣдовательно, опредѣлится въ 217195 пудовъ.

Все сказанное о нынѣшней проселочной дорогѣ, Глазовъ — Бисеровская станція, неизбѣжно приводитъ къ тому заключенію, что за нею нельзя признать очень значительнаго грузового движенія, по крайней мѣрѣ, по сравненію съ большинствомъ другихъ дорогъ, обслѣдованныхъ въ экономическомъ отношеніи. Но значеніе этой дороги заключается не столько въ существующемъ количествѣ грузовъ, сколько въ поднятіи экономиче-

скаго и культурнаго быта обширнаго, но заброшеннаго и какъ бы всѣми забытаго края, культурное состояніе котораго до сихъ поръ носитъ первобытный характеръ. Приближеніе этого края къ центрамъ съ болѣе высокою культурою можетъ вполнѣ оправдать, какъ съ нравственной, такъ и съ экономической точки зрѣнія, тѣ затраты, которыя будутъ произведены съ этою цѣлью. Природныя условія Зюздинскаго края настолько суровы и сообщеніе его съ остальнымъ міромъ встрѣчаетъ столько препятствій, что, несмотря на болѣе чѣмъ трехвѣковое заселеніе края, культурное его положеніе находится въ томъ же почти положеніи, какъ когда-нибудь въ XVI вѣкѣ.

Техническія замѣтки. Наиболѣе удобопроѣздной частью Бисеровской дороги, какъ и слѣдовало ожидать, является 18-ти-верстный участокъ между г. Глазовымъ и с. Понинымъ; участокъ этотъ пролегаетъ по мѣстности довольно гористой, съ глинистымъ грунтомъ, смѣняющимся вблизи с. Понина пескомъ; дорога здѣсь пересѣкается двумя рѣчками—Рондой и Омытью,—чрезъ которыя устроены 2 моста. Кромѣ того, черезъ впадины, находящіяся между холмами, существуетъ 26 деревянныхъ трубъ; какъ устройство и ремонтъ мостовъ и трубъ, такъ и поддержаніе проселка въ удобопроѣздномъ состояніи выполняется мѣстными обывателями натурою. Холмистыя возвышенія, находящіяся на этомъ участкѣ, довольно богаты галькою и камнемъ, вполнѣ пригоднымъ для дорожныхъ выстилокъ. Мелкій бутовый камень имѣется при дер. Выше-Богатырской (Воръ-Починокъ), но не разрабатывается за отсутствіемъ требованія на него. Разработка камня, известняка, производится вблизи дер. Богатырской; добываемый здѣсь камень употребляется или для бута, или обжигается для полученія извести; въ томъ и другомъ видѣ камень отправляется въ г. Глазовъ.

Ширина одной только проѣздной части дороги на этомъ участкѣ 3 сажени.

Слѣдующій участокъ, протяженіемъ въ 21 версту, заключающійся между с. Понинымъ и поч. Сергѣя Черенева, пролегаетъ по мѣстности относительно ровной, свободной отъ сколько нибудь значительныхъ и крутыхъ спусковъ и подъемовъ; въ то же время онъ является кратчайшимъ путемъ между с. Понинымъ и дер. Череневой, очень мало отличаясь отъ геодезической линіи того же направленія. Участокъ пересѣкается двумя рѣчками—Мычанкой и Трубанкой; грунтъ мѣстности песчаный или глинистый.

Слѣдующій участокъ отъ поч. Сергѣя Черенева до с. Верхокамскаго черезъ Медвѣжьи-Поляны, протяженіемъ въ 40 верстъ, пролегаетъ по

глухой лѣсной мѣстности, среди которой расположены дачи г.г. Васильева, Снигирева, Вишневскаго и Крапоткина; значительная часть этого участка и проложена г. Васильевымъ на свои личныя средства; грунтъ участка по преимуществу глинистый, пересѣкаемый мѣстами полосками черной глины, характерной почвой Глазовскаго уѣзда, принимаемой здѣсь за черноземъ; ширина дороги, безъ боковъ, около 2 саж. Въ одномъ пунктѣ участка довольно высокая и крутая гора съ глинистыми обнаженіями на подъемѣ. За Медвѣжьими Полянами встрѣчаются вновь двѣ довольно крутыя горы и 9 ложковъ, которые, благодаря дикому окружающему лѣсу, сохраняютъ влажность въ теченіе всего лѣта. Здѣсь же участокъ пересѣкается значительной рѣкой Севой. На участкѣ, ближайшемъ къ с. Верхокамскому, грунтъ исключительно глинистый, ширина дороги $1^1/_2$ сажени. Сѣвернѣе села Верхокамскаго дорога на протяженіи 47 верстъ идетъ параллельно р. Камѣ, по правому берегу ея, по которому расположено нѣсколько десятковъ мелкихъ деревень и починковъ. Грузовой переправы черезъ р. Каму у с. Верхокамскаго не существуетъ до сего времени, что составляетъ одно изъ главныхъ препятствій къ проѣзду по выпрямленному направленію изслѣдуемаго пути; довольно затруднителенъ также подъемъ на гору отъ р. Камы по направленію къ Бисерову, на протяженіи почти 2 верстъ. Рельефъ правобережья р. Камы, по которому пролегаетъ сѣверный участокъ дороги, холмистый; цѣлымъ рядомъ холмовъ мѣстность постепенно повышается по направленію къ востоку; холмы эти и соотвѣтствующія имъ промежуточныя впадины, въ значительномъ числѣ перерѣзывающія изслѣдуемый путь, точно также создаютъ не мало затрудненій для свободнаго проѣзда. Кромѣ того путь пересѣкается многочисленными рѣчками, среди которыхъ наиболѣе значительными являются—Колычъ, Чусь, Черная и Паръ. Грунтъ дороги въ овражкахъ, спускахъ и подъемахъ—глинистыя обнаженія: на болѣе ровныхъ участкахъ—глинистая или песчаная почва, мѣстами—легкіе суглинки. Однако, несмотря на всѣ эти неблагопріятствующія условія, описываемый участокъ находится въ болѣе удобопроѣздномъ состояніи, чѣмъ оба предшествующіе ему участка, находящіеся между с.с. Пониным и Верхокамскимъ. Ширина дороги повсемѣстно 4 сажени.

Главнѣйшіе одновременные расходы по содержанію пути будутъ заключаться въ приведеніи въ удобопроѣздное состояніе того участка дороги, который заключается между с с Понинымъ и Верхокамскимъ и пролегаетъ по лѣсной мѣстности, затѣмъ, въ устройствѣ постояннаго моста черезъ рѣку Севу и переправы черезъ рѣку Каму у села Верхокамскаго.

Названіе волостей	Селенія: Число населенныхъ пунктовъ	Селенія: Число дворовъ	Селенія: Число дворовъ на 1 селен. (въ средн.)	Населеніе: Мужчинъ	Населеніе: Женщинъ	Населеніе: Всего	Населеніе: На 1 селеніе	Землевладѣніе: Всего земли удобной	Землевладѣніе: Лѣсного надѣла	Землевладѣніе: Неудобнаго	Землевладѣніе: Число надѣльныхъ душъ	Землевладѣніе: Земли на 1 надѣльную душу	Землевладѣніе: На 1 дворъ	Избытокъ (+) или недостатокъ (—) въ продовол. средствъ: Озимаго и яроваго кромѣ овса (Пуды)	Избытокъ (+) или недостатокъ (—) въ продовол. средствъ: Овса (Пуды)	Скотоводство: Лошадей	Скотоводство: Крупнаго скота	Скотоводство: Мелкаго	Скотоводство: Всего въ переводѣ на крупный	Скотоводство: Количество скота въ переводѣ на крупн. на 1 дворъ	Промыслы: Мѣстные: Число лицъ занятыхъ промыс.	Промыслы: Мѣстные: Изъ сколькихъ дворовъ	Промыслы: Отхожіе: Число лицъ занятыхъ промыс.	Промыслы: Отхожіе: Изъ сколькихъ дворовъ	Промышленныхъ и торговыхъ заведеній: Лавки и пит.	Промышленныхъ и торговыхъ заведеній: Промышленныя заведенія	Промышленныхъ и торговыхъ заведеній: Преобладающія
Бисеровская . . .	346	1616	4,67	4574	4607	9181	23,35	33426 37148	(7470)	3722	2520	Все 14,70 удоб 13,26	го: 23,00 ной: 20,69	—21268	—22815	+(108) 2639	+(569) 4022	3586	6304	3,90	1315	835	1813	1293	7	53	Водяныя мельницы (48).
Афанасьевская . . .	291	1380	4,74	4207	4134	8341	28,66	Всего: 23328 22363	—(349)	1965	2317	Все 10,68 удоб 9,65	го: 16,90 ной: 16,20	—59865	—38367	+(82) 2112	+(578) 3299	3004	5208	3,77	1283	692	1892	1197	2	15	Водяныя мельницы и кузницы.
Гординская . . .	180	901	5,00	2873	2934	5807	32,26	16861 18698	—(874)	1837	1445	Все 13,00 удоб 11,67	го: 20,74 ной: 18,60	— 9906	—12257	+(73) 1669	(857) 2744	2544	4170	4,51	1420	631	846	534	4	21	Кузницы.
Карсовайская . . .	127	846	6,66	2203	2374	4577	35,25	14389 15505	—(1285)	1116	1067	Все 14,53 удоб 13,48	го: 18,33 ной: 16,90		+ 8402	+(50) 1316	+(687) 2031	1705	3201	3,78	1300	630	620	489	1	4	Кузницы.
Понинская . . .	98	1843	18,8	8049	7767	15816	161,37	58611 60927	—(9224)	2316	4500	Все 13,54 удоб 13,02	го: 32,52 ной: 31,26	+26696	+151383	+(129) 6151	+(2930) 9193	12564	14755	8,00	2025	939	2449	1209	5	26	Кузницы и водяныя мельницы.
	1042	6586	6,32	21906	21916	43722	41,20	145650 156606	—(19202)	10956	11849	Все 13,22 удоб 12,30	го: 23,70 ной: 22,10	+26696 —91039	+159785 — 73439	+(502) 13887	21289— +(5801)	23403	33638	5,1	7343	3727	7620	4722	—	—	

Мнѣніе Глазовской уѣздной земской управы по поводу значенія въ настоящее время дороги изъ Бисерова до г. Глазова и по поводу зачисленія ея въ подъѣздные пути.

Для соединенія отдаленнаго „Зюздинскаго края“ Глазовскаго уѣзда (волости: Бисеровская, Афанасьевская, Гординская) съ центромъ уѣзда — городомъ Глазовымъ въ настоящее время существуетъ дорога изъ села Зюздино-Воскресенскаго, чрезъ село Зюздино-Афанасьевское, Верхъ-Камское (Екатерининское) и Карсовайское, на протяженіи 167 верстъ. Содержать такое громадное протяженіе дороги въ исправности мѣстному населенію немыслимо; почему нерѣдко въ осеннее и весеннее время и даже лѣтомъ при сырой погодѣ проѣздъ тамъ очень затруднителенъ. Неустройство дороги чувствуется на каждомъ шагу. И это по дорогѣ уѣздной, называемой въ отличіе отъ проселочной „колесной дорогой“. По проселочнымъ же дорогамъ проѣздъ возможенъ только верхомъ. Благодаря такимъ неблагопріятнымъ условіямъ, населеніе Зюздинскаго края живетъ замкнуто, среди лѣсовъ, не имѣя сношеній съ центромъ уѣзда и только выдвигается оттуда въ зимнюю пору. Сельское хозяйство и связанныя съ нимъ отрасли ведутся тамъ почти самымъ первобытнымъ способомъ, а впередъ ни мало не двинутся. Населеніе эксплуатируется на каждомъ шагу заѣзжими татарами и другими предпринимателями кулаками Въ виду этого, для оживленія и развитія Зюздинскаго края въ сельско-хозяйственномъ отношеніи, по мнѣнію управы, слѣдовало бы, помимо другихъ мѣропріятій, улучшить пути сообщенія: во 1-хъ, привести въ хорошее состояніе существующую указанную выше дорогу чрезъ село Зюздино-Афанасьевское, Верх-Камское, Гординское и Карсовайское и, во 2-хъ, открыть для проѣзда въ тотъ край другой кратчайшій путь, начиная отъ села Верх-Камскаго чрезъ села Сѣверское и Понинское, гдѣ проѣздъ совершается уже во время зимы. При этомъ направленіи дорога сократится до 40 верстъ, именно отъ Глазова до села Верх-Камскаго будетъ, вмѣсто 115 верстъ по существующей уже дорогѣ, только 75 верстъ При проведеніи этой дороги оживилась бы дѣятельность въ дачахъ частныхъ владѣльцевъ, у которыхъ теперь, благодаря отсутствію дорогъ, дачи остаются заброшенными и дѣлаемыя ранѣе попытки къ образованію хозяйства прекращены. Въ послѣднее время глазовскій землевладѣлецъ П. Ѳ. Васильевъ, желая образовать въ своей дачѣ сельское хозяйство и эксплуатировать ее тѣмъ или другимъ путемъ, приступилъ къ устройству колесной дороги по указанному направленію и продѣлалъ ее уже на 20 верстъ; но затраты на это потребовались значительныя, по-

этому устройство колесной дороги далѣе до села Верхо-Камскаго (всего на протяженія до 25 верстъ) остановилось.

Въ виду взложеннаго уѣздная управа находитъ, что зачисленіе дороги изъ Бисерова до города Глазова въ подъѣздные пути будетъ имѣть громадное значеніе для мѣстнаго населенія Зюздинскаго края, какъ въ сельско-хозяйственномъ, такъ и въ торговомъ отношеніи. Уѣздная управа безусловно высказывается за желательность скорѣйшаго зачисленія въ подъѣздные пути пока одной только существующей дороги изъ Бисерова до гор. Гзазова, чрез села Зюздино-Афанасьевское, Верхо-Камское, Гординское и Карсовайское, на протяженіи 167 верстъ. Зачисленіе же въ подъѣздные пути другой, указываемой выше кратчайшей дороги, какъ дороги, пролегающей исключительно по лѣсамъ, по мнѣнію управы, вопросъ недалекаго будущаго.

Проселочная дорога отъ Боровскаго рудника черезъ Омутнинскій и Пудемскій заводы къ ст. Яръ Пермской желѣзной дорлги.

Начальнымъ пунктомъ этой дороги служитъ Спорно-Боровской рудникъ, находящійся на границѣ Слободского уѣзда, конечнымъ—станція Яръ Пермской желѣзной дороги; по мѣстнымъ названіямъ, отчасти соотвѣтствующимъ ея экономическому значенію, она раздѣляется на два участка: первый, извѣстный подъ названіемъ *Холуницкой* дороги и имѣющій протяженіе въ 25 верстъ, заключается между начальнымъ пунктомъ и Омутнинскимъ заводомъ; второй, между Омутнинскимъ и Пудемскимъ заводами, съ продолженіемъ послѣ проведенія Пермской желѣзной дороги до ст. Яръ, извѣстенъ подъ названіемъ *Бозинской* дороги и имѣетъ протяженіе въ 47 верстъ, изъ нихъ 40 верстъ между Пудемемъ и Омутницой; названіе Бозинской дороги за этимъ участкомъ установилось на томъ основаніи, что на линіи его находится дер. Бозино или Астраханская, въ 22 верстахъ отъ Омутницы, являющаяся первою отъ завода станціею и первымъ пунктомъ остановки извозчиковъ. Нѣсколько южнѣе Бозина, при дер. Костромской, изслѣдуемый путь совпадаетъ съ Вятско-Пермскимъ трактомъ на протяженіи 13 верстъ, между д.д. Костромской и Бармашуромъ. Собственно говоря, какъ въ прежнее время, такъ и теперь, кратчайшее направленіе дороги, если пассажирскій проѣздъ или грузовыя подводы имѣютъ въ виду самую станцію „Яръ", г. Глазовъ или Вятско-Пермскій трактъ, направляются изъ Бозина на Усть-Лекму, гдѣ существуетъ постоянный перевозъ черезъ р. Чепцу, а отсюда на дер. Бармашуръ и затѣмъ на ст.

Яръ, находящуюся въ 2 верстахъ отъ Бармашура. Слѣдовательно, все протяженіе изслѣдуемаго пути отъ Омутницкаго завода до ст. Яръ по этому направленію равняется 43 верстамъ. Проѣздъ же черезъ Пудемъ для грузовъ такого направленія являлся бы совершенно излишнимъ и непроизводительнымъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ возчику или пассажиру пришлось бы сдѣлать излишніе 12 верстъ въ виду того, что Пудемскій заводъ расположенъ на 6 верстѣ къ востоку отъ дороги, соединяющей Омутницу съ ст. Яръ. Притомъ же въ лѣтнее время и невозможенъ переѣздъ черезъ Чепцу и ея низменность по прямому направленію отъ Пудемскаго завода къ ст. Яръ. Впрочемъ, въ зимнее время возможенъ проѣздъ отъ Пудема къ ст. Яръ и по прямому направленію, при которомъ путь сокращается, по сравненію съ лѣтнимъ, чуть не вдвое, т. е. вмѣсто 15 верстъ только 8 верстъ. Такимъ образомъ, при существованіи перевоза при дер. Усть-Лекмѣ, часть дороги отъ Пудемскаго завода къ ст. Яръ, заключающаяся между заводомъ и Усть-Лекмой и имѣющая протяженіе въ 6 верстъ, можно разсматривать, какъ особую подъѣздную вѣтку, которую не захватываютъ всѣ грузы, какъ направляющіеся къ ст. Яръ, такъ и отбывающіе съ нея, независимо отъ Пудемскаго завода. Тѣмъ не менѣе, значительная часть грузовъ, за исключеніемъ спеціально заводскихъ, идущихъ въ Омутнинскій заводъ изъ Боровского рудника и посессіонныхъ дачъ, какъ это будетъ выяснено ниже, проходитъ по всей части изслѣдуемаго пути, которая извѣстна подъ именемъ Бозинской дороги, и по вѣтви къ Пудемскому заводу.

Изслѣдуемый проселокъ лишь въ южной своей части, въ предѣлахъ Еловской и Люмской волостей, проходитъ по мѣстностямъ болѣе или менѣе заселеннымъ; эта часть проселка, заключающаяся между дер. Бозино (Астраханской) и конечнымъ пунктомъ, станціей Яръ, равняется 32 верстамъ—въ случаѣ проѣзда черезъ Пудемскій заводъ и 26 верстамъ—при направленіи черезъ Усть-Лекму прямо на дер. Бармашуръ и ст. Яръ. Что же касается сѣверной части проселка, начиная отъ дер. Бозино и до Боровского рудника на границѣ Слободского уѣзда, то она пролегаетъ по лѣсной мѣстности, гдѣ кромѣ Омутнинскаго завода въ 10 верстномъ районѣ пути находится только одна деревня, Денисята, лежащая на 10 верстъ ближе отъ Омутнинскаго завода къ конечному пункту; участокъ этотъ, имѣющій протяженіемъ до 47 верстъ, пересѣкаетъ обширные посессіонные лѣса, среди которыхъ разсѣянно нѣсколько горнзаводскихъ поселковъ. Такимъ образомъ, эта часть проселка имѣетъ значеніе исключительно для заводовъ Омутнинскаго, Пудемскаго съ ихъ населеніемъ и частью для за-

водовъ Залазнинскаго, Песковскаго и Чернохолуницкаго, что вполнѣ и подтверждается ближайшимъ знакомствомъ съ характеромъ грузового движенія по этому пути.

Въ районъ изслѣдуемаго проселка, кромѣ Омутнинскаго и Пудемскаго заводовъ, входятъ 18 селеній Еловской волости и по 1 селенію Укавской и Омутнинской волостей; во всѣхъ 20 селеніяхъ зарегистровано 685 дворовъ съ населеніемъ въ 5794 души обоего пола и съ земельнымъ надѣломъ 22178 дес., изъ числа которыхъ 19413 дес. собственно земельнаго надѣла и 2765 дес. лѣсного. Населеніе заводовъ достигаетъ 7002 душъ обоего пола, въ томъ числѣ 3399 муж. 3605 женск.; такимъ образомъ, населеніе всего района опредѣляется въ 12796 душъ обоего пола,—6284 муж. и 6514 женск. Лицъ, занятыхъ кустарными промыслами и мелочной торговлей, въ 20 селеніяхъ зарегистровано 40, изъ 34 дворовъ; заводскихъ рабочихъ—2000 чел. изъ 880 дворовъ, изъ этого числа на Омутнинскій заводъ приходится 1750 человѣкъ изъ 700 дворовъ и 250 человѣкъ изъ 180 дворовъ на Пудемскій заводъ. Отхожіе промыслы значительно развиты, какъ въ заводахъ, такъ и мелкихъ селеніяхъ района; въ тѣхъ и другихъ зарегистровано 820 чел. изъ 456 дворовъ, при чемъ на заводы приходится 425 чел. изъ 240 дворовъ и на мелкія селенія 395 челов. изъ 216 дворовъ. Главнымъ же занятіемъ въ мелкихъ селеніяхъ, кромѣ земледѣлія, являются конные промыслы, заключающіеся въ извозѣ (доставкѣ руды на заводы, провозѣ различныхъ матеріаловъ на заводы Пастухова и Поклевскаго-Козеллъ и проч.); въ доставкѣ дровъ и угля изъ посессіонныхъ дачъ на заводы. Всего конными промыслами занято 1033 лица изъ 555 дворовъ на 1334 лошадяхъ, въ частности же это число распредѣляется между различными видами конныхъ промысловъ такимъ образомъ: собственно извозомъ занято 546 лицъ на 752 лошадяхъ изъ 312 дворовъ, провозомъ дровъ—370 лицъ на 430 лошадяхъ изъ 177 дворовъ и провозомъ угля—117 лицъ на 152 лошадяхъ изъ 66 дворовъ. Всѣ эти промыслы исполняются въ большинствѣ случаевъ зимою по санному пути; проѣздъ ямщиковъ происходитъ отъ 30 до 150 верстъ (напр. Глазовъ—Песковскій заводъ), при чемъ захватывается часть изслѣдуемаго пути, заключающаяся между Омутнинскимъ заводомъ и дер. Бармашуръ или ст. Яръ. При провозѣ же дровъ и угля изъ посессіонныхъ дачъ изслѣдуемый проселокъ захватывается небольшими участками, ближайшими къ Омутнинскому и Пудемскому заводамъ. Но опредѣлять общее количество грузовъ, какъ по извозу, такъ и по доставкѣ на заводы дровъ и угля, здѣсь не представляется надобности, такъ какъ всѣ эти

грузы входятъ въ составъ грузовъ промышленныхъ и торговыхъ заведеній, подробное расчисленіе которыхъ будетъ сдѣлано ниже.

Скотоводство въ изслѣдуемомъ районѣ, кромѣ заводовъ, выражается слѣдующими цифровыми данными: лошадей всѣхъ возрастовъ зарегистровано 2200, въ среднемъ по $3,_{21}$ на каждый дворъ; въ томъ числѣ рабочихъ 1642 и подростковъ 558 головъ; среднее количество рабочихъ лошадей на каждый дворъ—$2,_{42}$; изъ этого можно видѣть, что почти каждый дворъ имѣетъ не менѣе пары рабочихъ лошадей и очень многіе дворы по 3 лошади. Такая, относительно высокая численность рабочихъ лошадей объясняется заводскимъ спросомъ на конныя работы. Точно также изслѣдуемый районъ довольно богатъ крупнымъ рогатымъ скотомъ, хотя далеко нельзя того же сказать относительно мелкаго скота: перваго зарегистровано 4487 головъ, изъ нихъ 258 головъ взрослаго и 901 мелкаго; въ среднемъ приходится на каждый дворъ по $5,_{10}$ всего, а взрослаго по $3,_{77}$; мелкаго скота—овецъ, козъ и свиней зарегистровано 4603 штуки или, въ среднемъ, по $5,_{10}$ на дворъ.

Опредѣленіе грузоподъемности изслѣдуемаго пути. По даннымъ занесеннымъ въ селенныя карточки, количество грузовъ, принадлежащихъ мелкимъ деревенскимъ промышленнымъ заведеніямъ и лавочкамъ, опредѣляется въ 6365 пудовъ, провозимыхъ по разнымъ участкамъ изслѣдуемаго пути, между Омутнинскимъ заводомъ и дер. Бармашуръ; излишняго хлѣба въ изслѣдуемомъ районѣ не болѣе 1000 пудовъ, который, будучи продаваемъ въ с. Еловѣ или въ Пудемксомъ и Омутнинскомъ заводахъ, провозится по большей части изслѣдуемаго пути; но выдѣлять это количество въ особый грузъ нельзя, такъ какъ онъ включенъ въ заводскіе грузы. Хлѣбъ, привозимый для пополненія недостатка въ мѣстномъ, получается изъ с.с. Укама, Святицкаго и Пышкетскаго, по различнымъ проселочнымъ дорогамъ.

Общее количество грузовъ, доставляемыхъ мѣстной еженедѣльной и ярмарочной торговлей, въ заводахъ Омутнинскомъ и Пудемскомъ и въ Еловѣ, достигаетъ въ годъ 60000 пудовъ (около 4000 подводъ, по 15 п. каждая), состоящихъ изъ предметовъ торговли нижеслѣдующихъ наименованій: мѣстныхъ—льна, кудели, льняного сѣмени, кожъ, мяса, скоромнаго масла, щетины, битой птицы, пушнины, шерсти, мебели и проч.; привозныхъ—мануфактурныхъ и бакалейныхъ товаровъ, обуви, шапочнаго товара, картиннаго, игольнаго, шорнаго, рыбы, соли, посуды и проч. Мѣстные продукты скупаются частью для заводскихъ потребностей и частью для отправки въ разныя мѣстности Вятской и сосѣднихъ губерній; привозные

доставляются изъ г.г. Глазова, Слободского, Нолинска и Вятки. Въ томъ и другомъ случаѣ изслѣдуемый путь захватывается по различнымъ участкамъ, при чемъ, однако, на 52-верстный участокъ, заключающійся между Омутнинскимъ заводомъ и дер. Бармашуръ, приходится до 37500 пудовъ; это, именно, количество и должно быть принято при опредѣленіи грузоподъемности наибольшаго участка (въ 44 версты) изслѣдуемаго пути, между Омутницей и Усть-Лекмой; на боковую 6-ти-верстную вѣтвь къ Пудемскому заводу изъ этого количества проходитъ 7500 пудовъ.

Хлѣбные грузы. Для продовольствія населенія въ Пудемскомъ и Омутнинскомъ заводахъ, достигающаго 7000 душъ и не имѣющаго собственнаго хлѣба, въ теченіе года необходимо, принимая наименьшую норму обезпеченія хлѣбомъ въ 15 пудовъ на каждую наличную душу населенія, до 105000 пудовъ; но эта цифра, при опредѣленіи грузоподъемности пути, должна быть значительно возвышена, такъ какъ по этой же дорогѣ доставляется нѣкоторая часть хлѣба для з з. Залазнинскаго, Кирсинскаго и Песковскаго, что дѣйствительно подтверждается свѣдѣніями, полученными по этому поводу въ г. Глазовѣ; а именно, во всѣ сѣверные заводы уѣзда отправляется до 120000 пудовъ; по изслѣдуемому же пути, въ заводы Пудемскій и Омутнинскій, поступаетъ часть хлѣба, въ количествѣ 87000 пудовъ, изъ числа которыхъ 47000 пудовъ поступаетъ въ Омутнинскій и 40000 пудовъ въ Пудемскій изъ Нижне-Уканской, Пышкетской и другихъ центральныхъ и южныхъ волостей Глазовскаго уѣзда. Хлѣбъ же изъ г. Глазова при своемъ движеніи во всѣ вышеупомянутые заводы не захватываетъ изслѣдуемый путь, такъ какъ отправляется по другимъ дорогамъ, лежащимъ восточнѣе изслѣдуемой и ведущимъ прямо въ заводы—Залазнинскій, Песковскій и Кирсинскій (послѣдній уже въ предѣлахъ Слободскаго уѣзда).

Общее количество грузовъ мѣстнаго сырья зарегистровано менѣе 5000 пудовъ, изъ числа которыхъ приходится 3000 пуд. на корье (ивовую кору). Зарегистрованное количество грузовъ сырья несомнѣнно далеко ниже дѣйствительнаго, что объясняется неудобствомъ собиранія свѣдѣній въ страдную пору года; однако, и зарегистрованное количество грузовъ не можетъ быть включено въ общую грузоподъемность пути, такъ какъ оно несомнѣнно вошло въ грузы ярмарочной и еженедѣльной торговли, указанные выше.

Грузы торговыхъ заведеній. Торговыя заведенія, кромѣ мелкихъ лавочекъ, имѣющихся въ нѣкоторыхъ деревняхъ и отнесенныхъ къ категоріи мѣстныхъ промысловъ, сосредоточены въ заводахъ Омутнинскомъ,

Пудемскомъ и с. Еловскомъ. Въ 12 торговыхъ заведеніяхъ Омутнинскаго завода получается 23330 пуд. различныхъ предметовъ торговли мануфактурныхъ и бакалейныхъ товаровъ, рыбы, крупчатки, вина, пива и проч.— изъ Москвы, Нижняго, Вятки, Перми, Слободского и Глазова; по изслѣдуемому пути на протяженіи 54 верстъ провозится изъ этого количества 18830 пудовъ. Но нѣкоторая часть изъ этого количества товара, доставляемая изъ Вятки и Слободского—идетъ только отъ дер. Костромской, на протяженіи 38 верстъ. Затѣмъ, 8-ю торговыми заведеніями Пудемскаго завода получается до 12000 пудовъ грузовъ тѣхъ же наименованій. Часть этихъ грузовъ, въ случаѣ доставки ихъ черезъ ст. Яръ, въ зимнее время провозится малою дорогою (зимникомъ 8 верстъ разстоянія) прямо въ Пудемъ; другіе грузы, получающіеся черезъ ту же станцію, въ лѣтнее время провозятся черезъ Бармашуръ и Усть-Лекму въ Пудемъ на протяженіи 15 верстъ; часть товара провозится по участку Усть-Лекма—Пудемъ на протяженіи 6 верстъ. Грузы торговыхъ заведеній, находящихся въ с. Еловѣ, получаются преимущественно изъ Вятки; въ случаѣ полученія незначительной части ихъ изъ Глазова, черезъ ст. Яръ, они провозятся по 15-тиверстному участку, между ст. Яръ и дер. Костромской.

Такимъ образомъ, количество грузовъ торговыхъ заведеній, проходящихъ отъ ст. Яръ до Усть-Лекмы, на протяженіи 9 верстъ, достигаетъ почти 31000 пуд.; по слѣдующей части изслѣдуемаго пути, отъ Усть-Лекмы до Омутнинскаго завода, на протяженіи 44 верстъ, проходитъ до 19000 пудовъ. По 6-ти-верстной вѣтви въ Пудемскій заводъ проходитъ 12000 пудовъ. При выводѣ послѣдняго количества игнорируется зимняя дорога отъ ст. Яръ къ Пудему.

Грузы промышленныхъ заведеній. Въ этой категоріи грузовъ подавляющее значеніе имѣютъ чисто горнозаводскіе грузы; а потому теперь и обратимся къ опредѣленію ихъ количества и предѣловъ движенія ихъ по изслѣдуемому пути.

Грузы Омутнинскаго завода. Вся масса матеріаловъ, употребляемыхъ Омутнинскимъ заводомъ при своемъ производствѣ, достигаетъ 1381550 пудовъ, кромѣ дровъ и строевого и подѣлочнаго лѣса, а именно: уральской руды 11550 пуд., мѣстной руды изъ посессіонныхъ дачъ—1220000 пудовъ, угля 150000 пудовъ или болѣе 40000 коробовъ. Затѣмъ, изъ посессіонныхъ лѣсныхъ дачъ дровъ 10617 куб. саж. и строевого лѣса до 6000 деревъ. Изъ этихъ матеріаловъ по южной части изслѣдуемаго пути, на протяженіи 54 верстъ (Яръ-Омутница), провозится только руда съ Урала въ количествѣ 11550 пудовъ, мѣстная же руда и уголь въ коли-

чествѣ 1370000 пуд провозятся по сѣверному участку дороги, отъ Боровского рудника на протяженіи до 25 верстъ. Что же касается дровъ и строевого лѣса, то весь онъ доставляется на заводъ изъ посессіонныхъ лѣсныхъ дачъ лѣсными дорогами, лишь въ ограниченномъ числѣ случаевъ захватывая изслѣдуемый путь

Издѣлія Омутнинскаго завода заключаются въ слѣдующемъ: сортового желѣза вырабатывается 121800 пуд., листового 39000 пуд., болванокъ (сутунокъ) для листового желѣза 87296 пудовъ. Большая часть издѣлій, а именно: 109800 пудовъ сортового желѣза и 39000 пуд. листового сплавляются весной по р.р. Омутной и Вяткѣ въ Нижній-Новгородъ и Лаишевъ и лишь немного болѣе 11000 пуд. въ г. Вятку. Болванки или сутунки, предназначаемые для прокатки въ листовое желѣзо, отправляются въ количествѣ 87296 пудовъ въ Пудемскій заводъ, на протяженіи 50 верстъ изслѣдуемой дороги, туда же отдѣлочнаго, круглаго и граненаго желѣза 1947 пуд.; затѣмъ, около 12000 пуд. желѣза разныхъ сортовъ увозится съ завода крестьянами разныхъ селеній, лежащихъ по изслѣдуемому пути или вблизи его, на разстояніи отъ завода отъ 10 до 54 верстъ.

Изъ другихъ промышленныхъ заведеній, находящихся въ Омутнинскомъ заводѣ, слѣдуетъ упомянуть только о булочной и сапожной мастерской, получающихъ до 1500 пудовъ грузовъ, точно также провозимыхъ па разстояніи 54 верстъ отъ ст. Яръ.

Такимъ образомъ, количество грузовъ, доставляемое Омутнинскимъ заводомъ на изслѣдуемый путь, весьма значительно на оба главныхъ участка его: по сѣверному участку, отъ Боровского рудника до Омутнинскаго завода, проходитъ 137000 пудовъ и по южному участку, до Пудемскаго завода, на протяженіи 50 верстъ, 89243 пуда грузовъ спеціально Омутнинскаго и Пудемскаго заводовъ; до Усть-Лекмы, на протяженіи 44 верстъ, къ нимъ должны быть присоединены 13500 п. грузовъ, принадлежащихъ заводскому и мѣстно-крестьянскому населенію; всего, слѣдовательно, по этому участку проходитъ 102743 пуда грузовъ промышленныхъ заведеній.

Кромѣ того, по свѣдѣніямъ, полученнымъ на желѣзнодорожной станціи, отсюда отправляется и получается чисто заводскихъ грузовъ 37406 пудовъ въ годъ и 15462 пуда частныхъ.

Въ нижеслѣдующей вѣдомости приводится подробное поучастковое распредѣленіе грузовъ:

Названіе участковъ изслѣдуемаго пути.	Названіе и количество (въ пудахъ) грузовъ.							
	По селеннымъ карточкамъ.	Ярмарочной и еженедѣльн. торговли.	Хлѣбные грузы	Грузы торгов. заведеній.	Грузы промышленныхъ заведеній.	Общее количество грузовъ по участку.	Изъ нихъ чисто горнозаводскихъ грузовъ.	%-е отношеніе ихъ къ общему количеству.
Омутница Боровской рудникъ, 25 верстъ.	—	—	—	—	1370000	1370000	1370000	100
Омутница-Усть-Лекма, 44 версты . .	6365	37500	47000	19000	128599	238464	128599	54%
Усть-Лекма-Пудемъ 6 верстъ.	—	7500	40000	12000	89243	148743	89243	60%
Бармашуръ и ст. Яръ-Усть-Лекма, 7-9 верстъ .	—	37500	87000	31000	37406	192906	37406	19,4

Изъ вышеизложеннаго, а также изъ только что приведенной вѣдомости можно видѣть, что преобладающими грузами, проходящими по большой части изслѣдуемаго пути, являются чисто заводскіе грузы, подъ которыми слѣдуетъ разумѣть матеріалы, получаемые заводами для своего производства и предметы заводскаго производства. Первый 25 верстный участокъ дороги, отъ Боровского рудника и до Омутнинскаго завода, имѣетъ наибольшее количество грузовъ и притомъ чисто заводскихъ.

Второй участокъ. Составъ грузовъ второго участка, между Омутнинскимъ заводомъ и Усть-Лекмой, на протяженіи 44 верстъ, болѣе разнообразенъ: здѣсь встрѣчаются грузы всѣхъ категорій—ярмарочные, хлѣбные, сырье, грузы торговыхъ заведеній и чисто заводскіе грузы, количество которыхъ въ ихъ общей массѣ понижается до 54%, а именно: изъ

238464 пудовъ общаго количества на долю заводскихъ грузовъ приходится 128600 пудовъ; по боковой вѣтви, соединяющей Усть-Лекму съ Пудемскимъ заводомъ, проходитъ 148743 пуда, изъ нихъ чисто заводскихъ 29243 пуда или 60%; по 7-ми верстному участку Вятско-Пермскаго тракта, между Усть-Лекмой и дер. Бармашуръ, общее количество проходящихъ грузовъ достигаетъ 192906 пудовъ, изъ нихъ чисто заводскихъ лишь 37406 пуд. или 19,₄%. Значительная часть этихъ грузовъ, въ количествѣ до 100000 пудовъ проходитъ къ ст. Яръ, находящейся въ 2 верстахъ отъ дер. Бармашуръ. При этомъ, однако, слѣдуетъ оговориться, что часть грузовъ, поступающая со ст. Яръ въ Пудемскій заводъ зимою, провозится зимней дорогой, по льду черезъ р. Чепцу.

Все вышеизложенное по необходимости приводитъ къ тому заключенію, что изслѣдуемый путь имѣетъ преимущественное значеніе для мѣстной горнозаводской промышленности, главнымъ образомъ, для заводовъ Омутнинскаго и Пудемскаго и населенія этихъ заводовъ. Что же касается остального, исключительно крестьянскаго населенія, то въ сферу вліянія пути вовлекаются лишь селенія, лежащія въ южной части изслѣдуемой дороги, совпадающей на протяженіи 13—14 верстъ съ Вятско-Пермскимъ трактомъ, между Усть-Лекмой и дер. Костромской или с. Еловымъ.

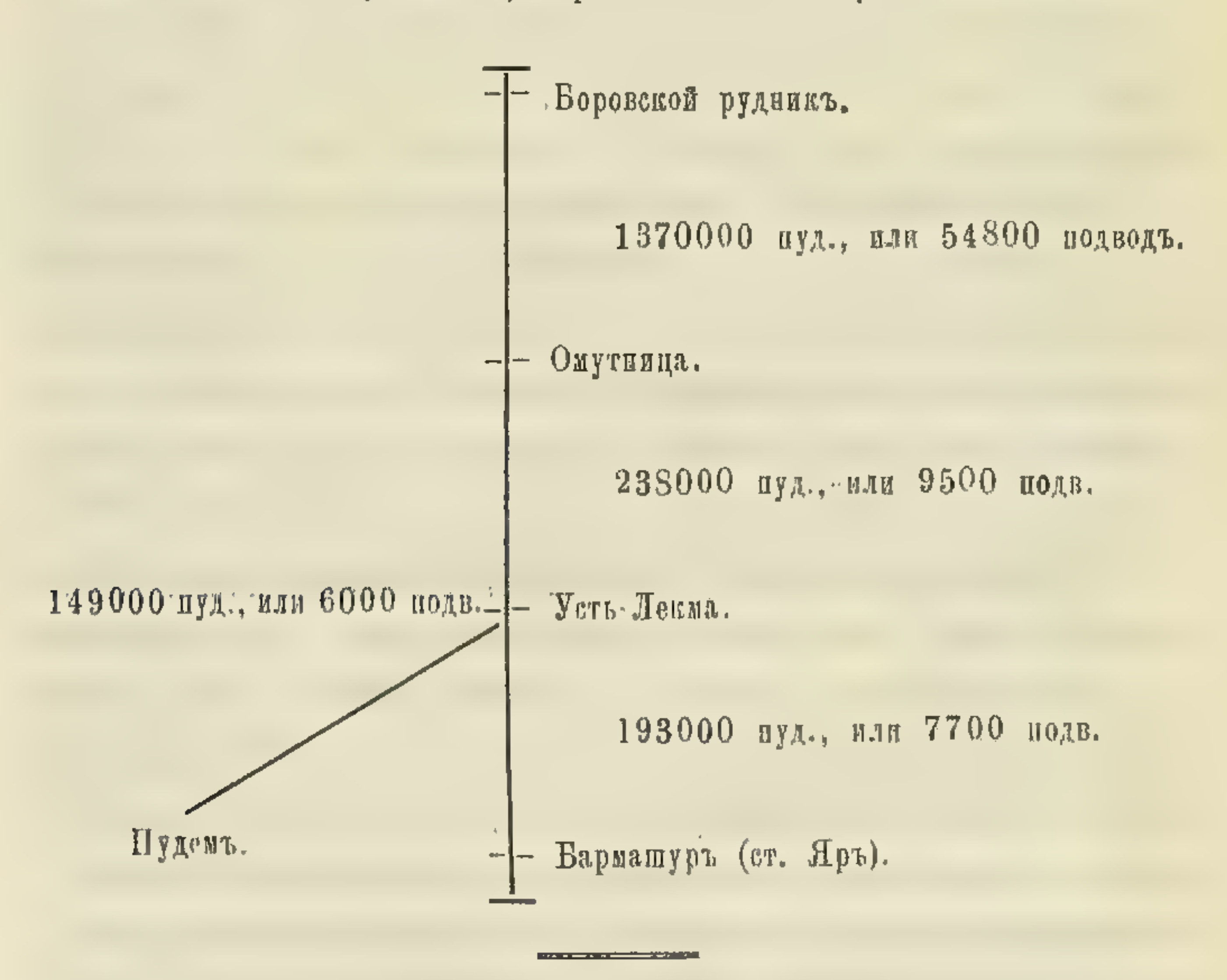
Техническія замѣтки о современномъ состояніи пути. За исключеніемъ южнаго участка дороги, заключающагося между дер. Костромской и ст. Яръ и имѣющаго протяженіе до 14 верстъ, дорога идетъ посреди обширныхъ казенныхъ и посессіонныхъ лѣсныхъ дачъ, съ двумя лишь разрывами у селеній—Щукинскаго въ 1 верстѣ отъ Бозина и Макаровскаго въ 10 верстахъ отъ Омутнинскаго завода по направленію къ Боровскому руднику. Сѣверная часть пути проходитъ по сравнительно ровной мѣстности, пересѣченной нѣсколькими небольшими оврагами, черезъ которые переброшены небольшіе мостики; въ одномъ мѣстѣ встрѣчается довольно значительная лощина съ довольно крутымъ спускомъ. Грунтъ дороги на этомъ участкѣ повсемѣстно свѣтлый суглинокъ (лудистая почва); ширина дороги отъ 1 до 3 саженъ.

Слѣдующій участокъ дороги на протяженіи 22 верстъ проходитъ также по лѣсной мѣстности; передъ дер. Бозино лѣсъ постепенно рѣдѣетъ и, наконецъ, смѣняется на Вятско-Пермскомъ трактѣ, крестьянскими полями; вблизи Пудема опять встрѣчаются лѣсные участки. Здѣсь, какъ и на предшествующемъ участкѣ, дорога пересѣкается нѣсколькими оврагами (логами), изъ которыхъ наибольшій по глубинѣ и длинѣ спуска находится вблизи дер. Шулегово. Грунтъ—мѣстами красная глина, мѣстами песокъ.

Ширина дороги, за исключеніемъ части Вятско-Пермскаго тракта, отъ 2 до 4 саженъ.

Поддержаніе дороги въ удобопроѣздномъ состояніи и устройство различныхъ на ней сооруженій производятся на средства владѣльца Омутнинскаго и Пудемскаго заводовъ, г. Пастухова.

Графическое изображеніе поучастковой грузоподъемности пути, безъ отношенія къ длинѣ участковъ, выразится такимъ образомъ:



Ижевско—Гольянскій трактъ.

Въ числѣ дорогъ, примыкающихъ къ Ижевскому заводу, наиболѣе выдающееся экономическое значеніе принадлежитъ Ижевско-Гольянскому тракту, такъ какъ онъ соединяетъ оружейный заводъ съ главнѣйшимъ воднымъ путемъ края, р. Камой, на которой, въ пунктѣ соединенія тракта, находится Гольянская пристань, или просто—Гольяны. Черезъ Гольянскую пристань и, слѣдовательно, по Ижевско-Гольянскому тракту въ заводъ доставляется значительная часть матеріаловъ, необходимыхъ для заводскаго производства, точно такъ же какъ и масса предметовъ привозной

торговли, необходимыхъ для многочисленнаго заводскаго населенія. Равнымъ образомъ, заводъ экспортируетъ черезъ Гольяны большую часть предметовъ своего производства. Кромѣ грузовъ оружейнаго завода по Гольянскому тракту отправляются большія количества пиленаго тесу съ лѣсопильныхъ заводовъ, находящагося въ Ижевскѣ. Во время навигаціи Гольянскій трактъ въ сильнѣйшей степени оживляется легковымъ пассажирскимъ движеніемъ. Конечные участки этого тракта, сливаясь въ нѣкоторые моменты года съ другими подъѣздными путями, примыкающими къ Ижевску, принимаютъ на себя массу грузовъ, направляющихся въ Ижевской заводъ изъ Сарапула и Воткинскаго завода; это обстоятельство является причиной значительной неравномѣрности въ грузоподъемности между разными частями Гольянскаго тракта.

Длина тракта равняется 40 верстамъ; въ районѣ его вліянія находится 42 селенія, между ними с. Забѣгалово и Завьяловская станція. Въ настоящее время трактъ на всемъ протяженіи содержится средствами губернскаго земства,

Разсмотрѣніе данныхъ, полученныхъ на мѣстѣ изслѣдованія, приводитъ къ заключенію, что трактъ этотъ, какъ въ отношеніи грузовъ, такъ и въ отношеніи легковаго по нему движенія, обслуживаетъ исключительно Ижевской оружейный заводъ, его сравнительно многочисленное населеніе и частныхъ торговцевъ и промышленниковъ, проживающихъ въ заводѣ. Что же касается жителей другихъ селеній, находящихся въ районѣ тракта, то этотъ послѣдній для нихъ имѣетъ экономическое значеніе постольку, поскольку они за интересованы въ занятіи извознымъ промысломъ, доставляемомъ заводскими грузами.

За исключеніемъ Ижевского завода въ районъ Ижевско-Гольянскаго тракта входитъ всего 42 селенія съ 14000 жителей обоего пола. Какъ сказано выше, извозный промыселъ въ изслѣдуемомъ районѣ развитъ очень сильно и притомъ въ теченіе цѣлаго года. О размѣрахъ извознаго промысла при регистраціи получены слѣдующія цифровыя данныя: въ 42 селеніяхъ извозомъ занято 1680 лицъ изъ 1616 дворовъ на 2578 лошадяхъ. Провозъ грузовъ происходитъ въ большинствѣ случаевъ на протяженіи всѣхъ 40 верстъ Гольянскаго тракта, за исключеніемъ тѣхъ грузовъ, которые идутъ въ Сарапулъ или Воткинскій заводъ и въ обратномъ направленіи. Затѣмъ, около половины всего количества пиленаго теса, отправляемаго съ Ижевскихъ лѣсопильныхъ заводовъ, провозится на одну изъ второстепенныхъ Камскихъ пристаней, именно, Докшу, лежащую нѣсколько выше Гольянской пристани. Въ этомъ случаѣ подводы съ тесомъ про-

ходятъ по Ижевско-Гольянскому тракту около 30—34 верстъ, сворачивая у деревни Забѣгаловой или нѣсколько ранѣе. Кромѣ того, слѣдуетъ еще замѣтить, что при провозѣ грузовъ по обоимъ направленіямъ вощики, принадлежащіе къ жителямъ селеній, расположенныхъ въ районѣ тракта, нерѣдко дѣлаютъ объѣзды главнаго пути, но не въ силу неудобствъ проѣзда или сокращенія разстоянія, а изъ расчета сдѣлать кормежку дома, минуя постоялые дворы.

Среднее количество грузовыхъ подводъ, проходящихъ въ оба направленія, между Ижевскимъ и Гольянами, зарегистровано въ 45200 для каждаго года. Эта цифра получена путемъ непосредственнаго опроса лицъ, занятыхъ извознымъ промысломъ, изъ числа жителей 42 селеній изслѣдуемаго района. Если среднее количество грузовъ на одну подводу принять въ 25 пудовъ, то вся масса грузовъ по даннымъ извознаго промысла опредѣлится въ 1130000 пудовъ. Но эта величина, какъ увидимъ далѣе, будетъ много ниже дѣйствительной, или той, которая выведена на основаніи свѣдѣній, полученныхъ отъ владѣльцевъ промышленныхъ и торговыхъ заведеній, пароходныхъ конторъ и администраціи Ижевскаго завода. Уменьшеніе цифры грузоподъемности объясняется различными причинами: 1) понятнымъ стремленіемъ вощиковъ уменьшать показанія о количествѣ грузовъ, или, говоря иначе, показанія о размѣрахъ заработковъ на извозномъ промыслѣ, 2) отсутствіемъ у крестьянъ вощиковъ какихъ бы то ни было записей и счетовъ. Впрочемъ, въ данномъ случаѣ уменьшеніе не можетъ быть признано черезчуръ уклончивымъ, такъ какъ на каждую лошадь приходится за годъ около 18 возовъ, или 450—500 пудовъ; такая цифра при сравненіи съ данными объ извозномъ промыслѣ по другимъ дорогамъ, должна быть признана довольно высокою. Слѣдующею, затѣмъ, причиною несоотвѣтствія количества грузовъ является то обстоятельство, что при регистраціи не получены свѣдѣнія о количествахъ тѣхъ грузовъ, которые провозятся вощиками селеній, находящихся за предѣлами района Гольянскаго тракта. Равнымъ образомъ, свѣдѣнія, полученныя объ извозѣ, по направленію къ г. Сарапулу и Воткинскому заводу, настолько не полны, что не могутъ дать надлежащаго понятія объ усиленіи грузоподъемности на 5 или 10 вер. тракта, ближайшихъ къ Ижевскому заводу.

Обращаясь къ опредѣленію грузоподъемности пути на основаніи данныхъ, полученныхъ отъ администраціи Ижевскаго оружейнаго завода, изъ пароходныхъ конторъ на Гольянской пристани и отъ владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ заведеній, находящихся въ Ижевскомъ заводѣ и вообще въ районѣ изслѣдуемаго тракта, прежде всего замѣтимъ, что грузовое и пассажирское движеніе по Гольянскому тракту отъ Ижевскаго за-

вода происходитъ лишь во время навигаціи и сильно ослабляется въ зимнее время. Во время саннаго пути сообщеніе отвлекается на Ижевско-Елабужскій трактъ, Нылгижикьинскій проселокъ и дорогами, соединяющими Ижевской заводъ съ Воткинскимъ и г. Сарапуломъ.

Еженедѣльная торговля, происходящая въ Ижевскомъ заводѣ по воскресеньямъ, понедѣльникамъ и четвергамъ, стягиваетъ до 1500000 пудовъ различнаго рода грузовъ, главнымъ образомъ лѣсныхъ матеріаловъ— дровъ, угля, строеваго и подѣлочнаго лѣса и сельско-хозяйственныхъ продуктовъ — сѣна, хлѣба, мяса и проч. Такъ какъ Ижевско-Гольянскимъ трактомъ сравнительно очень мало доставляется въ заводъ хлѣбныхъ грузовъ и лѣсныхъ матеріаловъ, то на его долю приходится меньшая часть всѣхъ грузовъ ярмарочной и еженедѣльной торговли, по сравненію съ каждымъ изъ другихъ главныхъ подъѣздныхъ путей къ заводу, именно около 343000 пудовъ. Въ это количество входятъ не только получаемые грузы, но и отправляемые съ торжковъ и ярмарокъ, напримѣръ, различнаго рода сырье, закупаемое на Ижевскомъ рынкѣ; сюда же относятся и товары мелкихъ, кочующихъ, торговцевъ, производящихъ торговлю только въ базарные и ярмарочные дни. Среди грузовъ, доставляемыхъ на Ижевскіе базары, видное мѣсто принадлежитъ сѣну, доставляемому сюда съ Камскихъ луговъ.

Число грузовъ, получаемыхъ торговыми заведеніями Ижевского завода. превышаетъ 730000 пудовъ, изъ числа которыхъ, по свѣдѣніямъ транспортной конторы, около 180000 пудовъ приходится на различные предметы оружейнаго и сталедѣлательнаго производства, напримѣръ, ружейные стволы и ружейные ящики, свинецъ, патроны и проч.; затѣмъ, видное мѣсто по количеству занимаютъ слѣдующіе получаемые въ заводѣ товары: крупчатка--150000 пуд., соль — 75000 пуд., керосинъ — 40000 пуд., желѣзный и скобяной товары—45000 п., пшена и друг. крупъ 45000 п. и т. д. Изъ общаго количества грузовъ собственно на Ижевско-Гольянскій трактъ приходится, какъ показала регистрація, 538000 пудовъ, отправляемыхъ торговыми заведеніями Ижевского завода, которые въ полномъ своемъ объемѣ проходятъ лишь на ближайшихъ къ Ижевскому заводу 15—20 верстахъ, тогда какъ по остальной части тракта, протяженіемъ 20 — 25 верстъ, количество проходящихъ грузовъ равняется 445000 пудамъ. Такъ какъ отъ крупныхъ торговцевъ Ижевского завода мелкіе торговцы окрестныхъ селеній пріобрѣтаютъ товаръ, то къ этимъ количествамъ слѣдуетъ еще присоединить 91000 пудовъ грузовъ, отправляемыхъ торговыми заведеніями Ижевского завода, захватывающихъ изслѣдуемый путь не болѣе 15 — 20 верстъ отъ Ижевска.

Грузы, получаемые промышленными заведеніями, слѣдуетъ подраздѣлить на грузы собственно оружейнаго и сталедѣлательнаго завода, и грузы другихъ промышленныхъ заведеній, между которыми главное мѣсто принадлежитъ лѣсопильному заводу, доставляющему на трактъ отъ 250 до 500 тыс. пудовъ.

Грузы оружейнаго и сталедѣлательнаго завода, главную часть которыхъ составляютъ—чугунъ разныхъ сортовъ, глина, известковый и тальковый камень, журавлиный песокъ и различныя руды, получаются исключительно черезъ Гольяны, главнымъ образомъ съ Пріуралья, и частью изъ Москвы и Петербурга.

Доставка грузовъ производится круглый годъ, приблизительно въ равныхъ количествахъ лѣтнимъ и зимнимъ путями. Что же касается грузовъ, отправляемыхъ Ижевскимъ заводомъ и состоящихъ почти исключительно изъ ружей и сортовой стали и желѣза, то они точно также экспортируются черезъ Гольянскую пристань въ мѣста расположенія войскъ и учрежденій разныхъ вѣдомствъ. Перевозка въ Гольяны производится преимущественно въ лѣтнее время, во время навигаціи.

Нижеслѣдующая таблица показываетъ распредѣленіе грузовъ за 9 лѣтъ, съ 1891 г. по 1899 годъ на основаніи свѣдѣній, сообщенныхъ заводоуправленіемъ.

Г о д ы.	Количество грузовъ въ пудахъ.		
	Получаемыхъ.	Отправляемыхъ.	Всего.
1891 годъ	496830	37777	534607
1892 „	525402	73475	598877
1893 „	1413197	170004	1583201
1894 „	1060447	100835	1161282
1895 „	397013	156276	553289
1896 „	359775	175208	534983
1897 „	599127	180745	779872
1898 „	41057	156986	198043
1899 „	244766	150000	394766
Всего	5207614	1201306	6408920

Изъ этой таблицы можно видѣть значительное сокращеніе количества получаемыхъ грузовъ, особенно въ послѣдніе два года. Но такъ какъ нѣтъ соотвѣтствующихъ сокращеній въ грузахъ отправляемыхъ, то приходится заключить, что запасъ матеріаловъ для производства производится неравномѣрно въ различные годы, тогда какъ количество отправляемыхъ грузовъ или, что одно и то же, размѣры производства, характеризуются сравнительно большею устойчивостью и постоянствомъ. На этомъ основаніи можно безъ особенной погрѣшности вывести среднее ежегодное количество заводскихъ грузовъ обычнымъ путемъ, т. е. дѣленіемъ суммы грузовъ за всѣ годы на число лѣтъ.

Выведенное такимъ образомъ среднее количество получаемыхъ грузовъ за одинъ годъ опредѣлится въ 578000 пуд., а отправляемыхъ—133000 пудовъ. Всего, слѣдовательно, Ижевской оружейный и сталедѣлательный заводъ доставляетъ своего груза на Ижевско-Гольянской трактъ около 710000 пудовъ.

Пивоваренымъ заводомъ и виннымъ складомъ получается ячменя и хмѣля до 20000 пудовъ, вина и спирта до 30000 пудовъ, отправляется 8000 пудовъ. На изслѣдуемый путь приходится около 42000 пудовъ, остальное количество получается и отправляется по другимъ путямъ.

Лѣсопильнымъ заводомъ отправляется тесу на Гольянскую пристань до 250000 пудовъ и столько же въ Докшу.

Такимъ образомъ, всѣми промышленными заведеніями Ижевского завода получается и отправляется до 1025000 пудовъ, которые при своемъ движеніи полностью захватываютъ изслѣдуемый путь.

Суммируя грузы всѣхъ наименованій, грузоподъемность Ижевско-Гольянскаго тракта опредѣлится слѣдующимъ образомъ: на ближайшемъ къ Ижевскому заводу двадцати верстномъ участкѣ ежегодно проходитъ почти 2 милліона пудовъ всѣхъ грузовъ (точнѣе—1992600), на слѣдующемъ участкѣ, примыкающемъ къ Гольянской пристани, количество грузовъ нѣсколько менѣе предыдущаго участка, именно—1813000 пудовъ.

То обстоятельство, что Ижевско-Гольянскій трактъ является кратчайшимъ путемъ, соединяющимъ такой населенный и промышленный центръ, какъ Ижевской заводъ, съ единственнымъ въ краѣ воднымъ путемъ сообщенія, обусловливаетъ собою громадный легковой проѣздъ, главнымъ образомъ во время навигаціи, изъ Ижевска къ Гольянской пристани.

Въ 150 или 160 навигаціонныхъ дней пробѣгаетъ отъ 1500 до 2000 подводъ, или до 3000 пассажировъ; въ среднемъ около 20 пассажировъ ежедневно.

По тракту ѣдутъ люди самыхъ разнообразныхъ профессій: чины различныхъ вѣдомствъ и учрежденій, представители заводской администраціи, спеціалисты, всевозможные агенты, торговцы, заводскіе служащіе и служащіе на рѣчныхъ судахъ, рабочіе и проч. и проч. Особенно усиливается и оживляется легковое движеніе во время Нижегородской ярмарки и съ началомъ навигаціи.

Грузоподъемность Ижевско-Гольянскаго тракта.

Еженедѣльные торжки и ярмарки		Скупщиками сырья		Грузы торговыхъ заведеній		Грузы промышленныхъ заведеній		ВСЕГО
Откуда	Количество въ пудахъ	Названіе	Количество въ пудахъ	Названіе	Количество въ пудахъ	Названіе	Количество въ пудахъ	Количество въ пудахъ
Изъ Ижевска въ Гольяны .	16000	Кожъ .	20000	Получается:		**1) Оружейными заводами.**		
		Тряпья .	4500	Крупчатки	120000			
Изъ Гольянъ въ Ижевской заводъ .	300000	Другихъ предметовъ	2500	Соли	75000	Получается ежегодно, въ среднемъ—ружейныхъ стволовъ, чугуна, песку, камня, ящиковъ и проч.	580000	
				Рыбы	21000			
Всего .	316000	Всего .	27000	Посуды, желѣзныхъ и скобяныхъ товаровъ .	45000	Отправляется: стали, желѣза, ружей и проч. .	133000	
				Керосина, мануфактурныхъ и бакалейныхъ товаровъ, пшеницы, вина и спирта и проч. .	277000	Всего получается и отправляется въ годъ	713000	
				Всего получается . . .	538000			

Еженедѣльные торжки и ярмарки		Скупщиками сырья		Грузы торговыхъ заведеній		Грузы промышленныхъ заведеній		ВСЕГО
Откуда	Количество въ пудахъ	Названіе	Количество въ пудахъ	Названіе	Количество въ пудахъ	Названіе	Количество въ пудахъ	Количество въ пудахъ
				Отправляется различныхъ товаровъ . . .	9 000	**2) Пивоваренным заводомъ** и ведерной лавкой.		
				Всего получается и отправляется . . .	629000	Получается: Ячменя и хмѣля . .	20000	
				Изъ нихъ по всему изслѣдуемому пути . .	445000	Вина и спирта . . .	30000	
				По участку ближайшему къ Ижевскому заводу, протяженіемъ—20 верстъ	629000	Итого	50000	
						Изъ нихъ по изслѣдуемому пути:		
						Получается	34000	
						Отправляется	8000	
						Всего получается и отправляется по изслѣдуемому пути .	42000	
						3) Лѣсопильн. заводомъ.		
						Отправляется на пристань тесу	250000	
						4) Другими промышленными заведеніями.		
						Получается	6000	
						Отправляется . . .	14000	
Всего .	316000	—	27000	На 20 верстъ къ Ижевскому заводу . . По всему пути . .	629000 445000	— —	1025000	По всему пути 1813000 По участку въ 20 вер. ближайш. къ Ижев. заводу 1997000

Такимъ образомъ, грузоподъемность части ближайшей къ Ижевскому заводу выразится почти въ 2000000 пуд., или 80000 подводъ, а грузоподъемность восточной части тракта въ 1813000 пудовъ, 72520 подводъ.

Разница между грузоподъемностью обѣихъ частей тракта сравнительно не велика: грузоподъемность 20-ти верстнаго участка, ближайшаго къ Ижевскому заводу, превышаетъ грузоподъемность участка, примыкающаго къ Гольянамъ, на 184000 пудовъ; это количество составляетъ только 9% грузоподъемности перваго участка (1997000 пуд.).

Ижевско-Елабужскій трактъ.

Подъ этимъ именемъ извѣстенъ уѣздный трактъ, соединяющій Ижевской заводъ съ Сарапульско-Елабужскимъ трактомъ и прорѣзывающій волости—Старовельинскую, Пургинскую и Агрызскую; сліяніе съ послѣднимъ происходитъ при дер. Ижъ-Бобьѣ, на 4 версты южнѣе дер. Агрызи. Протяженіе главнѣйшей части тракта, между Ижевскимъ заводомъ и дер Агрызь, равняется 40 верстамъ. Въ настоящее время трактъ содержится на средства Сарапульскаго уѣзднаго земства. Съ 1893 года по нему проходитъ казенная почта и проведена телеграфная линія, та и другая служатъ для сношенія Ижевского завода и средне-восточной части Сарапульскаго уѣзда съ Казанью, Уфой и другими городами и мѣстностями, лежащими въ томъ же направленіи отъ Ижевскаго завода. Двадцативерстный районъ, окружающій Ижевско-Елабужскій трактъ по всему его протяженію, состоитъ изъ 24 селеній, въ которыхъ зарегистровано 12876 душъ об. п., въ томъ числѣ 6358 муж. и 6518 жен. Дворовъ въ районѣ насчитывается 2178, надѣльныхъ душъ 4665, земельный надѣлъ достигаетъ 21141 дес., лѣсной 5845 дес. и луговой 4630 дес.; всего 31616 дес., въ среднемъ 14,5 дес. на дворъ или по 7 дес. на надѣльную душу. Собственно пахотнаго надѣла, за исключеніемъ неудобной земли, приходится на каждую надѣльную душу не свыше 4 дес., въ среднемъ по всему району, что объясняется неравномѣрностью распредѣленія земли по различнымъ селеніямъ; такъ, напримѣръ, въ деревнѣ Агрызи пахотной земли приходится не свыше 1,2 десятины на надѣльную душу. Незначительность надѣла въ свою очередь является причиною того, что большинство жителей деревни Агрызи, татары, занимаются мелочной торговлей, распространяя свою дѣятельность далеко за предѣлы не только изслѣдуемаго района, но и губерніи. Болѣе или менѣе крупныхъ торговцевъ между ними очень немного. Въ остальныхъ селеніяхъ района особенно въ селеніяхъ

Пургинской волости, земледѣліе является главнымъ занятіемъ для жителей и главнымъ источникомъ благосостоянія ихъ. Въ болѣе сѣверныхъ селеніяхъ Пургинской волости, а также во всѣхъ селеніяхъ Староверьинской, входящихъ въ районъ изслѣдуемаго пути, сильно развитъ лѣсной промыселъ, состоящій или въ заготовкѣ лѣса для сплава по р. Ижу, или въ доставкѣ дровъ и отчасти угля въ Ижевской заводъ. Такъ какъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ, а также при продажѣ излишняго хлѣба въ заводъ, грузы провозятся по Ижевско-Елабужскому тракту, то путь этотъ имѣетъ весьма важное значеніе для всего населенія, входящаго въ его районъ, почему мѣстное населеніе весьма заинтересовано его благоустройствомъ и, конечно, выражаетъ желаніе о томъ, чтобы трактъ всегда находился въ исправномъ состояніи.

Кромѣ того, по Ижевско-Елабужкому тракту происходитъ весьма значительное грузовое движеніе изъ сѣверо-восточныхъ волостей Елабужскаго уѣзда—Ильинской, Теренской и отчасти Больше-Кибьинской и изъ Кіясовской Сарапульскаго уѣзда. Грузы, доставляемые изъ Елабужскаго уѣзда, состоятъ по преимуществу изъ ржи въ зернѣ и мукѣ, и отчасти овсѣ, отправляемыхъ въ Ижевской и отчасти въ Воткинскій заводы, гдѣ цѣны на хлѣбъ въ большинствѣ случаевъ стоятъ значительно выше, по сравненію съ цѣнами на пристаняхъ Камы или съ цѣнами въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ болѣе всего сосредоточена хлѣбная торговля края и откуда закупленный хлѣбъ отправляется на Камскія пристани; впрочемъ, значительная часть хлѣбныхъ грузовъ продается въ дер. Арызи для потребностей всей Агрызской волости, въ которой ощущается ежегодно недостатокъ въ собственномъ хлѣбѣ, приблизительно въ 50000 пудовъ. Сюда же направляется до 25000 пудовъ излишняго хлѣба изъ Кіясовской волости, Сарапульскаго уѣзда. Однако, очень трудно опредѣлить,—какая именно часть хлѣбныхъ грузовъ, направляющаяся вообще изъ мѣстностей, лежащихъ южнѣе конечнаго пункта изслѣдуемаго пути, задерживается въ Агрызи и какая направляется далѣе въ Ижевской заводъ. Если предположить, что на Агрызскихъ базарахъ покупается для мѣстныхъ надобностей только хлѣбъ изъ этихъ трех волостей, за тѣмъ, столько же направляется въ другія мѣстности, лежащія въ сторонѣ отъ изслѣдуемаго пути, для сбыта, то между Ижъ-Бобьей и Ижевскимъ заводомъ проходитъ не менѣе 133000 пуд. (183000 пуд. —50000 пуд.=133000 пуд.), изъ числа которыхъ 83000 пудовъ направляется къ Ижевскому заводу.

Сбытъ хлѣбовъ мѣстнаго происхожденія производится или путемъ продажи его мелкимъ скупщикамъ на мѣстѣ, по селеніямъ, или продажею

на мѣстныхъ сельскихъ базарахъ, преимущественно въ Агрызи, какъ мелкимъ скупщикамъ, такъ и болѣе или менѣе значительнымъ хлѣботорговцамъ. Въ пору зимняго досуга, крестьяне иногда предпочитаютъ продавать свой хлѣбъ непосредственно въ Ижевскомъ заводѣ, помимо скупщиковъ. Здѣсь въ способѣ хлѣбной торговли приходится наблюдать одно явленіе однородное съ нѣкоторыми другими мѣстностями губерніи, гдѣ имѣетъ мѣсто закупка и перепродажа хлѣба при посредствѣ мелкихъ скупщиковъ: прежде чѣмъ отправлять закупленный хлѣбъ на продажу въ Ижевской заводъ, скупщики предварительно размалываютъ его на мѣстныхъ водяныхъ мельницахъ и преимущественно на мельницѣ, находящейся на р. Постолъ, въ $4^1/_2$ верстахъ отъ с. Пурги. Выгода и необходимость въ предварительномъ размолѣ объясняются требованіемъ муки на Ижевскомъ рынкѣ для продовольствія многочисленнаго мастерового населенія.

Далѣе на продолженіи тракта, къ этимъ грузамъ присоединяется хлѣбъ, поступающій въ продажу изъ Пургинской волости въ количествѣ 90000 пудовъ; затѣмъ, изъ Старо-Веньинской, также около 90000 пудовъ.

Такимъ образомъ, по этому расчету въ Ижевской заводъ должно бы было поступать со всего района по Ижевско-Елабужскому тракту болѣе 260000 пудовъ; въ дѣйствительности же его поступаетъ значительно меньше, такъ какъ и отсюда часть излишняго хлѣба направляется на Каму, главнымъ образомъ, въ Сарапулъ.

Соображаясь съ данными объ еженедѣльной торговлѣ въ Ижевскомъ заводѣ, можно принять, что около $^4/_5$ всего количества хлѣба, или 200000 пудовъ, представляющихъ излишекъ въ районѣ изслѣдуемаго пути и въ прилегающихъ волостяхъ Елабужскаго уѣзда и Кіясовской Сарапульскаго, поступаетъ въ Ижевской заводъ. Поучастковое распредѣленіе хлѣбныхъ грузовъ будетъ сдѣлано ниже.

Лѣсной промыселъ въ районѣ изслѣдуемаго пути распространенъ въ сѣверной части Пургинской волости и въ селеніяхъ Староверьинской. По роду работъ промыселъ этотъ здѣсь распадается на два вида: въ нѣкоторыхъ селеніяхъ онъ состоитъ въ рубкѣ и заготовкѣ дровъ и строевого лѣса по подряду крупныхъ лѣсопромышленниковъ, занимающихся сплавомъ выработанныхъ матеріаловъ по р. Ижу на Каму, и отчасти въ рубкѣ и возкѣ его въ Ижевской заводъ; въ первомъ случаѣ заготовка лѣса производится въ казенныхъ лѣсныхъ дачахъ, лежащихъ по теченію р. Ижа. Въ селеніяхъ же, лежащихъ ближе къ Ижевскому заводу, лѣсныя работы производятся для надобностей Ижевскаго завода. При заготовкѣ на сплавъ не получается никакихъ грузовъ на изслѣдуемый путь, такъ

какъ возка его происходитъ по малымъ зимнимъ дорогамъ, къ лѣснымъ пристанямъ р. Ижа При выработкѣ дровъ для надобностей Ижевского завода провозъ лѣсныхъ матеріаловъ происходитъ по конечной части изслѣдуемаго пути, протяженіемъ отъ 7 до 22 верстъ. Доставка дровъ въ Ижевской заводъ распространена въ 10 селеніяхъ района этой дороги. всего въ нихъ занято рубкой и доставкой 543 человѣка на 637 лошадяхъ изъ 537 дворовъ; общее количество подводъ достигаетъ 8480 или 212000 пуд., въ томъ числѣ 3140 подводъ зимнихъ, 2830 подводъ весной и лѣтомъ и 2510 подводъ осенью, т. е. съ окончаніемъ уборки хлѣба. При этомъ нужно имѣть въ виду, что провозъ дровъ по наибольшему участку, въ 18—22 версты, происходитъ только изъ двухъ селеній. въ количествѣ, приблизительно, 2000 подводъ или 50000 пудовъ; остальныя же 6480 подводъ, 162000 пудовъ. захватываютъ трактъ на протяженіи лишь 7 верстъ, ближайшихъ къ Ижевскому заводу.

Относительно угольнаго промысла получены свѣдѣнія только въ одномъ селеніи, изъ котораго отправляется въ заводъ до 170 подводъ съ углемъ или до 2500 пудовъ *). Такимъ образомъ, масса лѣсныхъ грузовъ, проходящихъ по 7-верстному участку, выразится въ 214500 пудовъ, а по предшествующему участку протяженіемъ въ 15 верстъ, въ 50000 пуд Количество различнаго рода сырья, закупаемаго 4-мя наиболѣе крупными скупщиками на Агрызскихъ базарахъ, за годъ опредѣлено въ 22700 пудовъ, въ томъ числѣ кудели 1200 пуд., тряпья 1500 пудовъ, кожъ 10000 пуд. и корья 10000 пуд. Приблизительно столько же и тѣхъ же предметовъ закупается въ Агрызи и остальными 16-ю скупщиками сырья; а всего тѣми и другими скупается до 45000 пудовъ. Но изъ этого количества по изслѣдуемой дорогѣ отправляется не болѣе 20000 пудовъ, кожъ 15000 пуд. и тряпья 5000 пуд.; весь остальной сырьевой матеріалъ направляется къ Сарапульской пристани.

Различныхъ торговыхъ заведеній въ Агрызи насчитывается до 20, въ томъ числѣ числѣ 9 мануфактурно-бакалейныхъ и 11 бакалейныхъ и мелочныхъ.

Товаръ въ теченіе навигаціи получается исключительно черезъ Сарапулъ изъ Нижняго и другихъ городовъ. Общее количество грузовъ получаемыхъ всѣми торговыми заведеніями, зарегистровано въ 36000 пудовъ, распредѣляющихся по различнымъ названіямъ слѣдующимъ образомъ: мануфактурныхъ и отчасти бакалейныхъ товаровъ получается 8000 пудовъ.

---

*) Количество угля, которое кладется на одноконную подводу, не превышаетъ 15 пудовъ.

Бакалейныхъ и галантерейныхъ	1200 пуд.
Сахару	2400 пуд.
Крупчатки и пшена	18000 пуд.
Соли	3000 пуд.
Скобяного товара, посуды и проч.	1800 пуд.
Керосину	3000 пуд.

Мелкими торговыми заведеніями, расположенными въ различныхъ селеніяхъ района, получается не свыше 2000 пудовъ, провозимыхъ по различнымъ участкамъ изслѣдуемаго пути. Въ зимнее время запасъ товаровъ, полученныхъ во время навигаціи, пополняется изъ Казани, тѣмъ не менѣе не получено никакихъ свѣдѣній относительно ихъ количествъ, впрочемъ, этотъ недостатокъ свѣдѣній и не имѣетъ особеннаго значенія для цѣлей экономическаго изслѣдованія Ижевско-Агрызскаго тракта, такъ какъ провозъ грузовъ по нему въ такомъ случаѣ ограничивается всего лишь 4-мя верстами, лежащими между Агрызями и Ижъ-Бобьей. Торговля мануфактурными товарами производится не столько въ дер. Агрызи, сколько въ развозъ по различнымъ селеніямъ Сарапульскаго и Елабужскаго уѣздовъ въ районѣ, приблизительно 25—30 верстъ отъ Агрызи. Мануфактурные торговцы—исключительно татары, изъ числа жителей дер. Агрызи. Промышленныхъ заведеній въ районѣ Ижевско-Агрызскаго проселка очень мало и количество грузовъ получаемое ими (отправляемыхъ грузовъ нѣтъ совсѣмъ) настолько незначительно, что не можетъ быть принимаемо въ расчетъ при опредѣленіи общей грузоподъемности пути.

Транзитные грузы проходятъ по Ижевско-Елабужскому тракту лишь въ зимнее время; они сильно сократились съ проведеніемъ пріуральскихъ желѣзныхъ дорогъ. Грузы эти состоятъ изъ желѣза и желѣзныхъ издѣлій, предметовъ кустарнаго производства, отправляемыхъ изъ Перми, Воткинскаго и Ижевского заводовъ, и изъ другихъ мѣстностей Сарапульскаго и Глазовскго уѣздовъ, въ Елабугу и Мензелинскъ, а также въ провозѣ рыбы изъ Мензелинска въ нѣкоторыя мѣстности Глазовскаго уѣзда и Пермской губерніи, и даже въ городъ Пермь. Количество транзитныхъ грузовъ можетъ быть опредѣлено только по даннымъ, полученнымъ отъ содержателей постоялыхъ дворовъ. Собственно говоря, постоялыми дворами, въ тѣсномъ значеніи этого понятія, слѣдуетъ признать только три (3), находящіеся въ с. Пургѣ: но кромѣ этихъ дворовъ ямщики останавливаются для ночлега и кормежки лошадей, у большинства домохозяевъ въ дер. Агрызи и с. Пургѣ. По отзывамъ этихъ лицъ, съ установленія санцаго пути и до наступленія распутицы все количество транзитныхъ гру-

зовъ достигаетъ до 2000 подводъ за годъ, или 50000 пудовъ. Наибольшій провозъ транзитныхъ грузовъ падаетъ на январь, во время Мензелинской ярмарки. Всѣ выведенные выше 50000 пуд. транзита, слѣдуетъ считать проходящими по всему протяженію Ижевско-Агрызскаго проселка.

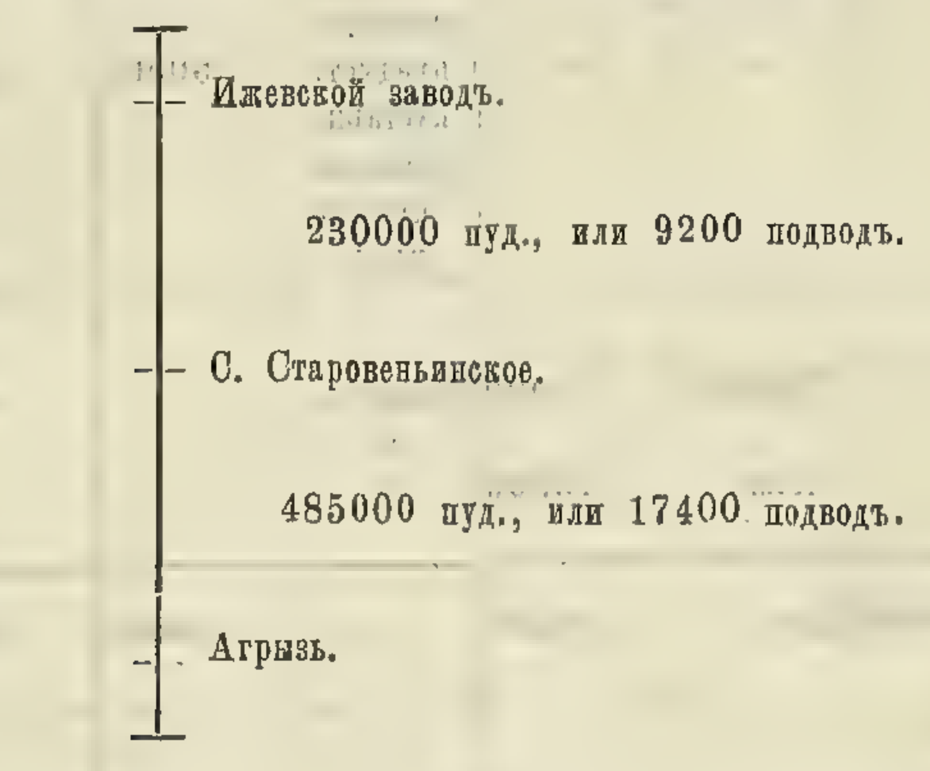
Легковой проѣздъ по всему протяженію изслѣдуемаго пути достигаетъ наибольшихъ размѣровъ точно также въ зимнее время, хотя наибольшій разгонъ лошадей на Агрызскихъ станціяхъ,—одной казенной, одной земской и двухъ вольныхъ, —достигаетъ въ періодъ навигаціи. Но въ это время легковое движеніе болѣе всего происходитъ по направленію къ Сарапульской пристани, при чемъ изслѣдуемый путь не захватывается почти совсѣмъ. Число легковыхъ подводъ, проходящихъ въ лѣтнее время по Ижевско-Агрызскому тракту, можетъ быть опредѣлено въ теченіе года въ 2000, включая сюда проѣздъ частныхъ лицъ, администрацію, служащихъ въ земствѣ и движеніе казенной и земской почты. Изъ годичнаго числа подводъ на зимніе мѣсяцы придется не менѣе $^3/_4$ или около 1500 подводъ, а остальныя 500 подводъ во время навигаціи.

Поучастковое распредѣленіе грузовъ по Ижевско-Елабужскому тракту.

Протяженіе изслѣдуемаго пути.	Хлѣбные грузы.		Количество лѣсныхъ материаловъ.		Мѣстное сырье.		Транзитные грузы.		Всего.
	Откуда.	Количество въ пудахъ.	Подводъ.	Подводъ.	Названіе.	Количество въ пудахъ.	Названіе.	Количество въ пудахъ.	Количество въ пудахъ.
Весь путь, 43 версты.	Изъ Большекибьинской и Ильинской волостей Елабужскаго уѣзда и Кіясовской вол. Сарапульскаго уѣзда	80000	—	—	—	—	Желѣза и желѣзныхъ издѣлій, предмет. кустарн. промысла, рыбы и проч.	50000	130000
Агрызь-Старовеньинское, 30 вер.	Тѣ же грузы	80000	—	—	—	—	—	—	—
	Изъ Пургинской волости . . .	30000	—	—	Тряпья	5000	Тѣ же грузы.	—	—
					Кожъ.	15000	—		
	Всего	110000	2000	50000	Всего . .	20000	—	50000	230000
С. Старовеньинское—Ижевской заводъ, 8 верстъ.	Тѣ же грузы	110000	тѣ же	грузы.	—	—	—	—	—
	Изъ Старовеньинской волости .	90000	2000	50000	—	—	—	—	—
			вновь на уча-	вступаетъ стокъ.					
			6580	164500	—	—	—	—	—
	Всего	200000	8580	214500	Тѣ же грузы.	20000	Тѣ же грузы.	50000	484500

Изъ этой таблицы можно видѣть, что грузоподъемность изслѣдуемаго пути не одинакова по двумъ его главнымъ участкамъ: наименьшее количество грузовъ, 230000 пудовъ, приходится на участокъ, лежащій между дер. Агрызи и селомъ Старовеньинскимъ; тогда какъ на 8-ми верстномъ участкѣ, прилегающемъ къ Ижевскому заводу, количество грузовъ болѣе чѣмъ удваивается, достигая почти 500000 пудовъ. Это доказываетъ, что экономическое значеніе Ижевско-Елабужскаго тракта, главнымъ образомъ, заключается въ интересахъ Ижевского завода и его населенія.

Въ заключеніе приводится графическое изображеніе поучастковой грузоподъемности, однако, безъ отношенія къ длинѣ участковъ.



Подъѣздная дорога отъ г. Слободского къ станціи Мѣдянка Пермской желѣзной дороги.

Общія соображенія о значеніи проектируемаго пути. При сообщеніи г. Слободского и прилегающаго къ нему промышленнаго района съ двумя сѣверными губерніями, Вологодской и Архангельской, черезъ Пермскую желѣзную дорогу, должна была бы служить станція этой дороги „Мѣдянка". Въ дѣйствительности-же, несмотря на эксплуатацію Пермской дороги въ теченіе 2 лѣтъ, до сихъ поръ не наблюдается провоза грузовъ, какъ изъ г. Слободского, такъ и изъ ближайшихъ къ нему окрестностей, къ ст. Мѣдянкѣ и отъ нея въ изслѣдуемый районъ; исключеніе составляетъ незначительное количество грузовъ (6897 пуд. полученныхъ и отправленныхъ) поступающихъ въ торговыя заведенія с. Мѣдянъ и на Мѣдянскую писчебумажную

фабрику въ 1899 г.*). Такое ограниченное значеніе станціи Мѣдянка, какъ грузового пункта, объясняется слѣдующими двумя обстоятельствами: во-первыхъ, неимѣніемъ выпрямленнаго и хорошо содержимаго пути между г. Слободскимъ и станціей Мѣдянка; во-вторыхъ, и это самое главное, слабостью тѣхъ сношеній, которыя до сего времени существуютъ, съ одной стороны—между изслѣдуемымъ райономъ, съ другой—между двумя вышеупомянутыми губерніями. Первая изъ этихъ причинъ, т. е. отсутствіе выпрямленнаго и благоустроеннаго пути между станціей Мѣдянка и г. Слободскимъ, послужила для Слободского земства достаточнымъ поводомъ ко включенію этой дороги въ очередь экономическаго изслѣдованія. Но такъ такъ въ дѣйствительности грузового сношенія между Мѣдянкой и Слободскимъ почти не существуетъ до настоящаго времени, то экономическое изслѣдованіе можетъ ограничиться только выясненіемъ возможныхъ грузовъ въ случаѣ проложенія благоустроеннаго пути.

Районъ, въ составъ котораго входятъ Стуловская и Шепелевская волость Слободского уѣзда и отчасти Бобинская и Загарская Вятскаго, характеризуется широкимъ развитіемъ обработывающей промышленности, при чемъ наиболѣе вылающееся значеніе имѣетъ кожевенное производство. По размѣрамъ производства различныя промышленныя заведенія района распредѣляются далеко неравномѣрно: на 13-ти кожевенныхъ заводахъ ежегодно поступаетъ въ обработку свыше 200000 пудовъ невыдѣланныхъ кожъ, но не менѣе половины этого количества обрабатывается только однимъ Вахрушевскимъ заводомъ. Вся масса остальныхъ матеріаловъ, употребляющихся при кожевенномъ производствѣ, превышаетъ 400000 пудовъ, между которыми корье **) (ивовая кора, употребляющаяся въ качествѣ дубильнаго вещества) имѣетъ въ количественномъ отношеніи главное значеніе. Далѣе слѣдуютъ шубно-овчинныя заведенія, затѣмъ спичечная и бумажная фабрики и, наконецъ, 2 маловаренныя, клееваренное, сапожно-валяльное и кузнечныя заведенія. Всего въ районѣ зарегистровано 33 промышленныхъ заведенія, которыя могутъ быть отнесены къ категоріи такихъ, производство которыхъ требуетъ значительнаго числа наемныхъ рукъ. Полученіе сырья и различныхъ матеріаловъ для производства и отправки предметовъ производства происходитъ преимущественно черезъ г.г. Вятку и Слободской, съ которыми разсматриваемый районъ находится въ тѣсной связи и постоянной связи. Но при этомъ сами по себѣ оба города

*) Въ теченіе 1900 года на станцію Мѣдянка прибыло 16437 пуд. грузовъ и 7086 п. отправлено; всего 23523 пуда. Наибольшая часть этихъ грузовъ, въ количествѣ, приблизительно, 15000 пудовъ, принадлежитъ Мѣдянской писчебумажной фабрикѣ.

**) Часть корья получается изъ Вологодской губ. сплавомъ по р. Леткѣ.

имѣютъ очень ограниченное значеніе въ качествѣ посредниковъ къ сбыту предметовъ производства и тѣмъ менѣе въ качествѣ потребителей; главное же значеніе въ данномъ случаѣ принадлежитъ пароходнымъ пристанямъ, Вятской и Слободской, а въ послѣднее время и желѣзно-дорожной станціи „Вятка". При ихъ посредствѣ изслѣдуемый промышленный районъ связывается съ внутренними рынками и съ рынками Сибири и Пріуральскаго края.

Сырыя невыдѣланныя кожи поступаютъ на заводы изъ Сибири, съ Нижегородской ярмарки, изъ Казани и нѣкоторыхъ другихъ городовъ и торговыхъ центровъ, лежащихъ южнѣе или западнѣе Вятской губерніи. Отправка выдѣланнаго кожевеннаго и шубно-овчиннаго товара, направляется по преимуществу на внутренніе рынки и только весьма незначительная часть идетъ къ сѣверу, въ губерніи Вологодскую и Архангельскую, но не черезъ Мѣдянку, а болѣе всего черезъ станцію Вятка.

Проѣздъ отъ г. Слободского къ ст. „Мѣдянка" происходитъ въ настоящее время сначала по Вятско-Слободскому тракту до деревни Шепелевской, а отсюда, черезъ села Бобино и Загарье, уже къ самой станціи; общее протяженіе пути въ этомъ случаѣ достигаетъ 36 верстъ; болѣе выпрямленное направленіе отъ г. Слободского, черезъ сѣверныя части Стуловской и Шепелевской волостей и черезъ центральную часть Совьинской, пролегающее черезъ значительныя лѣсныя пространства, доступно въ настоящее время только зимою.

Вслѣдствіе установившейся привычки и благодаря тому, что главный путь довольно близко подходитъ къ г. Вяткѣ, сообщеніе изслѣдуемаго района и г. Слободского происходитъ до сего времени черезъ ст. „Вятка", во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда представляется надобность въ сношеніяхъ съ сѣверными губерніями. Тѣмъ не менѣе, Пермская желѣзная дорога современемъ можетъ дать мѣстной промышленности нѣсколько иное направленіе и вызвать болѣе оживленныя и интенсивныя сношенія сѣвера Европейской Россіи съ Вятской губерніей, въ которой изслѣдуемый районъ, благодаря особенностямъ своего географическаго положенія, находится въ наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ для развитія этихъ сношеній. Проложеніе кратчайшаго и хорошо содержимаго пути, удобопроѣзднаго во всякое время года, несомнѣнно можетъ содѣйствовать оживленію этихъ сношеній. Однако, достаточно полное и надлежащимъ образомъ мотивированное рѣшеніе этого вопроса можетъ быть сдѣлано въ будущемъ; въ настоящее же время, несмотря на 2 эксплуатаціонныхъ года работы Перм-

ской желѣзной дороги, нѣтъ точки опоры, которая могла бы послужить основаніемъ для его разрѣшенія.

Торговля и промышленность района. Теперь обратимся къ болѣе или менѣе подробному разсмотрѣнію торговой и промышленной жизни района, который могъ бы быть обслуживаемъ подъѣзднымъ путемъ, Слободской—Мѣдянка.

Близость изслѣдуемаго района къ г.г. Вяткѣ и Слободскому парализуетъ развитіе въ немъ торговыхъ центровъ, вслѣдствіе чего мѣстная торговля и ярмарки далеко не имѣютъ того оживленія, какимъ характеризуются села, удаленныя отъ городовъ. Нѣкоторое оживленіе наблюдается во время Вознесенской ярмарки въ с. Загарьѣ и Дмитріевской—въ Мѣдянахъ, служащихъ временемъ сбыта мѣстнаго сырья, гончарныхъ издѣлій и проч. Еженедѣльные торжки, происходящіе по воскреснымъ днямъ въ с.с. Мѣдянскомъ и Загарьѣ, служатъ, повидимому, только для жителей ближайшихъ селеній, вслѣдствіе чего торговые обороты этихъ базаровъ крайне ограничены. Общее количество подводъ, прибывающихъ на всѣ торжки и ярмарки района, немного превышаетъ 3000, причемъ подводъ прибывающихъ съ разныхъ сторонъ на изслѣдуемый путь, приходится незначительное число, не болѣе $^1/_4$ проходящихъ отъ Шепелей до Загарья и Мѣдянъ.

Почти все количество сырья, закупаемаго на торжкахъ и ярмаркахъ с.с. Загарья и Мѣдянъ, направляется въ г. Вятку, не захватывая изслѣдуемый путь при своемъ движеніи. То же самое слѣдуетъ сказать и объ убойномъ скотѣ, который въ количествѣ 200 головъ прогоняется въ г. Вятку.

Сравнительно широкое развитіе фабрично-заводской промышленности въ изслѣдуемомъ районѣ требуетъ постояннаго комплекта служащихъ и рабочихъ, исключительно занятыхъ работами на заводахъ, которыя служатъ главнымъ, если не единственнымъ, источникомъ средствъ, необходимыхъ для ихъ существованія. Обстоятельство это является причиною того, что при болѣе крупныхъ промышленныхъ заведеніяхъ или вблизи ихъ имѣются торговыя лавки, снабжающія рабочихъ всѣмъ необходимымъ,—съѣстными припасами, мануфактурными и бакалейными товарами, обувью и проч. Наиболѣе выдающимся примѣромъ такого рода заведеній служитъ лавка при кожевенномъ заводѣ, находящемся въ с. Вахрушахъ; въ заводѣ этомъ занято до 400 человѣкъ рабочихъ.

Что же касается крестьянъ земледѣльцевъ, для которыхъ различные промыслы имѣютъ значеніе подспорья къ своему хозяйству, то для нихъ

мѣстныя торговыя заведенія далеко не имѣютъ уже того значенія, какъ для фабричныхъ и заводскихъ рабочихъ; благодаря близости изслѣдуемаго района къ Вяткѣ и Слободскому, населеніе его поддерживаетъ постоянныя сношенія съ этими городами и, слѣдовательно, для него представляется полная возможность продавать продукты своего хозяйства и пріобрѣтать все необходимое въ городскихъ торговыхъ заведеніяхъ, нѣкоторое исключеніе въ этомъ отношеніи составляютъ наиболѣе удаленныя отъ городовъ части района, напримѣръ, вблизи селъ Мѣдянскаго, Совьинскаго и Анкушинскаго.

Всего въ районѣ зарегистровано 18 торговыхъ заведеній по большей части смѣшаннаго типа, т. е. такихъ, въ которыхъ производится торговля мануфактурными и бакалейными товарами, съѣстными припасами, рыбой, солью, керосиномъ, скобянымъ и ножевымъ товаромъ и проч.

Товары для нихъ пріобрѣтаются у оптовыхъ торговцевъ Вятки и Слободского; исключеніе составляютъ только два болѣе крупныхъ промышленныхъ заведенія, получающія товаръ непосредственно изъ Нижняго, Москвы и Казани; но при регистраціи не получено никакихъ указаній относительно тѣхъ грузовъ, которые получаются съ сѣвера, черезъ ст. Мѣдянку.

Общее количество грузовъ, прибывающихъ во всѣ 18 торговыхъ заведеній, зарегистровано въ 42,650 пудовъ, изъ числа которыхъ до 38,000 пудовъ проходятъ черезъ г. Вятку или получаются отъ вятскихъ оптовыхъ торговцевъ.

Почти всѣ привозимые со стороны предметы торговли распродаются на мѣстѣ; въ видѣ исключенія получено лишь указаніе, что 100-150 пудовъ мануфактурныхъ и бакалейныхъ товаровъ отправляется изъ с. Мѣдянъ въ Устьсысольскій уѣздъ Вологодской губ. черезъ с. Березовское Орловскаго уѣзда.

Районъ изслѣдуемаго пути, какъ и всѣ вообще окрестности г. Слободского, характеризуются значительнымъ развитіемъ кустарной и фабрично-заводской промышленности. Всего здѣсь зарегистровано 53 промышленныхъ заведенія, изъ которыхъ нѣкоторыя имѣютъ весьма крупные размѣры производства, какъ напримѣръ, спичечная фабрика вблизи дер. Сапожнятъ, кожевенное заведеніе въ с. Вахрушево, стекольный заводъ вблизи деревни Лобовичи. Главное значеніе въ ряду промышленныхъ заведеній района имѣютъ тѣ заводы, производство которыхъ заключается въ обработкѣ продуктовъ животноводства, а именно: 13 кожевенныхъ заводовъ, 11 шубно-овчинныхъ, 3 скорняжныхъ, 3 сапожно-валяльныхъ, 2 мыловаренныхъ и 1 клееваренный.

Общее количество грузовъ, получаемыхъ этими заведеніями и состоящихъ преимущественно изъ матеріаловъ, необходимыхъ для производства, опредѣлено въ 603,000 пудовъ. Изъ этого количества болѣе 200,000 приходится на кожевенные товары, получаемые изъ Москвы, Нижняго, Казани, Сибири (Ирбита), Вятки и изъ различныхъ городовъ и мѣстностей Вятской и другихъ губерній. Провозъ же происходитъ въ большинствѣ случаевъ черезъ Вятку и по нѣкоторымъ проселочнымъ дорогамъ.

Почти въ такомъ же количествѣ получается и корье (толченая ивовая кора), употребляемая при кожевенномъ, шубно-овчинномъ и скорняжномъ производствахъ въ качествѣ дубильнаго вещества. Корье въ количествѣ $^3/_4$ привозится изъ у. у. Яранскаго, Орловского, Котельническаго и изъ ближайшихъ уѣздовъ Вологодской губерніи, а $^1/_4$ изъ Слободского и Глазовскаго уѣздовъ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ точно также захватывается ближайшій къ г. Слободскому 12-ти верстный участокъ, Вятско-Слободского тракта. По тому же пути и по тому же направленію провозится известь, въ количествѣ приблизительно 145,000 пудовъ, необходимая при кожевенномъ, шубно-овчинномъ и скорняжномъ производствахъ. Добыча извести производится при д. Чиркахъ, расположенной въ 3 верстахъ отъ г. Слободского. Общее количество грузовъ, получаемыхъ этого рода пормышленными заведеніями черезъ г. Слободской, опредѣляется въ 307,571 пудовъ.

Изъ всей массы грузовъ болѣе 200,000 приходится на невыдѣланную кожу всѣхъ сортовъ, на мѣха и невыдѣланныя овчины приходится часть, хотя сравнительно не большая по вѣсу, (около 64,000 п.), но очень высокая по своей цѣнности. Всѣ эти матеріалы въ количествѣ около 400,000 пудовъ получаются черезъ Вятку и по нѣкоторымъ проселочнымъ дорогамъ изъ Москвы, Нижняго-Новгорода, Петербурга, Астрахани, Казани и изъ различныхъ городовъ и мѣстностей Вятской и сосѣднихъ губерній; затѣмъ, болѣе 130,000 пуд., получается изъ Сибири (Ирбита) и восточныхъ уѣздовъ Вятской губерніи, при чемъ доставка производится черезъ г. Слободской, слѣдовательно, по той части изслѣдуемаго пути, которая совпадаетъ съ Вятско-Слободскимъ губернскимъ трактомъ. Количество издѣлій, вырабатываемыхъ этими 33 промышленными заведеніями, опредѣлено регистраціи въ 312330 пудовъ, отправляемыхъ преимущественно въ Нижегородскую ярмарку, Москву, Петербургъ и др. мѣстности Россіи, чаще всего черезъ Вятку, а далѣе пароходами. Провозъ выдѣланныхъ кожъ, овчинъ, полушубковъ, мыла, клею и проч. по изслѣдуемому пути, по направленію къ г. Слободскому, производится въ весьма ограниченныхъ раз-

мѣрахъ, всего 16905 пудовъ, т. е. только 5% общаго ихъ количества.

Такимъ образомъ, разсматриваемыя нами промышленныя заведенія даютъ болѣе 307000 пуд. такихъ грузовъ, которые провозятся по 12-ти верстному участку Вятско-Слободского почтоваго тракта, ближайшему къ г. Слободскому.

Суммируя это количество съ грузами другихъ 20 промышленныхъ заведеній района, получимъ 342012 пуд., проходящихъ по этому же участку. Что же касается количества грузовъ промышленныхъ заведеній, проходящихъ по дальнѣйшему продолженію изслѣдуемаго пути, то оно при существующихъ условіяхъ полученія матеріаловъ и сбыта издѣлій не можетъ быть сколько-нибудь значительнымъ. Въ самомъ дѣлѣ, изъ 53 промышленныхъ заведеній только 3 находятся въ Бобинской волости, лежащей ближе къ конечному пункту изслѣдуемаго пути; при этомъ количество грузовъ, получаемыхъ и отправляемыхъ этими 3-мя промышленными заведеніями, по направленію къ г. Слободскому, не превышаетъ 13000 пудовъ. Тѣ же промышленныя заведенія, которыя доставляютъ наиболѣе груза, какъ напримѣръ, Вахрушевскій кожевенный заводъ, расположенъ въ предѣлахъ Стуловской волости на разстояніи 10 верстъ отъ г. Слободского. Довольно значительными по количеству грузовъ являются также и 23 промышленныхъ заведенія, находящіяся въ Шепелевской волости; но все то количество грузовъ, которое они могутъ получить или отправить, не захватываетъ изслѣдуемаго пути далѣе дер. Шепелей.

Теперь обратимся къ опредѣленію грузовъ, доставляемыхъ промышленными заведеніями на ст. „Мѣдянку“ и получаемыхъ съ нея. Оказывается, что грузообмѣнъ промышленныхъ заведеній изслѣдуемаго района съ сѣверными губерніями, Вологодской и Архангельской, исчерпывается 30—40000 пудовъ грузовъ, въ томъ числѣ 15000 пудовъ ворвани, получаемой изъ Архангельской губерніи, на кожевенные, шубно-овчинные и скорняжные заводы; но при этомъ только владѣльцы промышленныхъ заведеній съ болѣе или менѣе крупнымъ производствомъ получаютъ ворвань непосредственно изъ Архангельской губерніи, болѣе же мелкіе покупаютъ ее у оптовыхъ торговцевъ въ Слободскомъ и Вяткѣ.

Общее количество предметовъ производства, отправляемыхъ въ сѣверныя губерніи, съ точностью не можетъ быть установлено; въ частности же получены слѣдующія данныя: 3-мя шубно-овчинными заведеніями отправляются выдѣланныя овчины, шубы и полушубки въ губерніи Архангельскую и Вологодскую, въ послѣдней, главнымъ образомъ, въ Устюгъ; 2-мя сапожно-валяльными заведеніями (1 приготовляетъ и шляпы) отправ-

ляется значительное количество валяной обуви, войлочныхъ издѣлій и шляпъ; спичечной фабрикой отправляется до 3000 ящиковъ спичекъ и, наконецъ, со стекольнаго завода до 7000 пудовъ листового стекла и стеклянной посуды. О причинахъ слабости сношеній этого рода сказано въ общей характеристикѣ пути.

На 5-ти земскихъ станціяхъ, находящихся въ районѣ изслѣдуемаго пути, наблюдается очень усиленный разгонъ лошадей въ теченіе цѣлаго года. Проѣзжающіе состоятъ, главнымъ образомъ, изъ лицъ, ѣдущихъ по билетамъ земства, слѣдовательно, изъ чиновниковъ разныхъ вѣдомствъ и служащихъ земства; значительно меньшая часть всего числа пассажировъ состоитъ изъ разнаго рода торговцевъ и служащихъ у частныхъ лицъ, прибывающихъ сюда съ торговыми или промышленными цѣлями или возвращающихся къ мѣсту жительства. Наиболѣе усиленное движеніе происходитъ въ г.г. Вятку и Слободской и въ обратномъ направленіи, но ничто не указываетъ на пассажирское движеніе къ ст. Мѣдянка, такъ какъ до самаго послѣдняго времени промышленники и торговцы г. Слободского, если представляется надобность въ поѣздкѣ по желѣзной дорогѣ въ сѣверныя губерніи Вологодскую и Архангельскую,—предпочитаютъ ѣхать съ желѣзнодорожной станціи „Вятка". То же самое слѣдуетъ сказать и о лицахъ, которыя ѣдутъ на желѣзную дорогу черезъ г. Слободской изъ мѣстностей, лежащихъ восточнѣе уѣзднаго города.

КРАТКІЯ СВѢДѢНІЯ

о грузоподъемности и экономическомъ значеніи грунтовыхъ дорогъ, изслѣдованныхъ лѣтомъ 1901 года.

Проселочная дорога отъ села Пышкетскаго, Глазовскато, уѣзда до дер. Нижней Кузьмы на Вятско-Пермскомъ трактѣ.

Этотъ проселокъ служитъ для сообщенія центральныхъ мѣстностей юго-западной части Глазовскаго уѣзда съ г. Глазовымъ, при чемъ онъ не примыкаетъ непосредственно къ городу, а вступаетъ на бывшій Вятско-Пермскій трактъ при деревнѣ Нижней Кузьмѣ, находящейся въ 12 верстахъ отъ уѣзднаго города. Съ открытіемъ движенія по Пермской желѣзной дорогѣ онъ пріобрѣтаетъ значеніе подъѣздного пути для вышеупомянутыхъ мѣстностей Глазовскаго уѣзда къ станціи Глазовъ. Въ составъ этихъ мѣстностей входятъ волости: Быковская, Пышкетская, Ежевская, отчасти Бѣльская, Васильевская, Леденцовская, Юмская и Ключевская. Но въ нѣкоторыхъ случаяхъ, какъ это можно будетъ видѣть при опредѣленіи грузоподъемности пути, его вліяніе простирается и на мѣстности и торговые пункты, лежащіе на продолженіи проселка по направленію къ с. Унямъ.

Длина проселка, до сліянія его съ Вятско-Пермскимъ трактомъ, слѣдовательно, между селомъ Пышкетскимъ и дер. Нижней Кузьмой, равна 41 верстѣ и участокъ участка Вятско-Пермскаго тракта между Н.-Кузьмой и Глазовымъ—12 верстамъ; такимъ образомъ, разстояніе между начальнымъ и конечнымъ пунктами достигаетъ 53 верстъ. На этомъ, именно, протяженіи и констатировано наиболѣе мощное грузовое движеніе.

Пролегая по густонаселенной мѣстности и являясь въ настоящее время единственнымъ средствомъ для провоза сельскохозяйственныхъ продуктовъ изъ обширнаго и производительнаго района въ пункты сбыта, Пышкетскій проселокъ имѣетъ весьма высокое экономическое значеніе.

Продажа сельско-хозяйственныхъ продуктовъ изъ селеній, находящихся въ районѣ изслѣдуемаго проселка, производится или въ с.с. Пышкетскомъ и Ежевскомъ, или въ с. Унях, но съ открытіемъ движенія по Пермской дорогѣ —болѣе всего въ г. Глазовѣ. Ближе къ конечной части проселка на него вступаютъ торговые грузы изъ селъ—Бѣлаго и Юкаменскаго.

Ближайшій районъ изслѣдуемаго пути состоитъ изъ 56 селеній Пышкетской, Ежевской и Ключевской волостей, съ населеніемъ въ 15361 душъ обоего пола, принадлежащихъ къ 1897 дворамъ По занятію жителей почти весь районъ, какъ и другія сопредѣльныя съ нимъ мѣстности Гла-

зовскаго уѣзда, имѣетъ исключительно земледѣльческій характеръ; мѣстные и отхожіе промыслы развиты очень слабо; точно также здѣсь слабо развитъ и извозный промыселъ, главнымъ образомъ потому, что край этотъ не имѣетъ ни очень оживленнаго торговаго центра, въ которомъ оперировали-бы крупныя торговыя фирмы, ни сколько-нибудь значительныхъ промышленныхъ заведеній. Что же касается сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, то они, какъ сказано выше, чаще всего доставляются самими производителями въ Глазовъ, закупка же продуктовъ на мѣстѣ крупными торговыми фирмами имѣетъ весьма ограниченное значеніе.

Земельный надѣлъ въ 56 селеніяхъ опредѣленъ въ 39000 десятинъ, или болѣе 20 дес. на дворъ. Общій сборъ всѣхъ хлѣбовъ можетъ быть опредѣленъ въ 800000 пудовъ, изъ которыхъ до 400000 пудовъ остается въ районѣ для продовольствія населенія и обсѣмененія полей, а излишекъ, въ количествѣ 400000 пуд., поступаетъ частью въ продажу на ближайшихъ торжкахъ и ярмаркахъ и въ послѣднее время въ небольшомъ количествѣ провозится въ село Уни; главная же масса хлѣбныхъ грузовъ увозится крестьянами на продажу въ гор. Глазовъ; въ этомъ случаѣ ѣдутъ съ грузомъ исключительно Пышкетскимъ проселкомъ. Но по свѣдѣніямъ, полученнымъ при регистраціи на мѣстѣ изслѣдованія, избытокъ хлѣба по всѣмъ селеніямъ выведенъ значительно ниже вышеприведеннаго, именно въ 300000 пудовъ (точнѣе, въ 297000 п.); это количество и будетъ принято при опредѣленіи грузоподъемности пути.

Скотоводство въ районѣ Пышкетскаго проселка находится въ весьма удовлетворительномъ состояніи: всего въ 56 селеніяхъ зарегистровано 32109 головъ, или по 17 головъ на каждый дворъ домашняго скота, въ томъ числѣ 5425 лошадей и 8185 головъ крупнаго рогатаго скота всѣхъ возрастовъ; затѣмъ, 18499 головъ мелкаго скота. Продукты животноводства, такъ же какъ и хлѣбъ и льняные продукты, сбываются отчасти на мѣстныхъ торжкахъ и ярмаркахъ и въ с. Уняхъ, но чаще всего увозятся для продажи въ г. Глазовъ, или же перепродаются съ дому мелкимъ скупщикамъ сырья, разъѣзжающимъ по деревнямъ. Но этими послѣдними сырье точно также отправляется или въ г. Глазовъ, или въ село Уни, смотря по тому, съ какими крупными торговыми фирмами они связаны коммиссіонными обязательствами До открытія желѣзнодорожнаго сообщенія большая часть сырья сбывалась въ Уняхъ, а оттуда направлялась къ пристани Медвѣдкѣ.

Наиболѣе оживленнымъ торговымъ центромъ района является село Пышкетское, въ которомъ происходятъ еженедѣльные торжки по воскрес-

нымъ днямъ въ теченіе всего года и 5 однодневныхъ ярмарокъ; Ивановская—25 мая, Ивановская-же—24 іюня, Казанская—22 октября, Козьмодемьянская—1 ноября (конная) и Афанасьевская—18 января. Собственно говоря, оффиціально признанной и наиболѣе значительной по торговымъ оборотамъ признается только Козьмодемьянская ярмарка, во время которой, благодаря ея совпаденію съ окончаніемъ сельско-хозяйственныхъ работъ, происходитъ распродажа излишнихъ крестьянскихъ лошадей, на ряду съ усиленной продажей различныхъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ и хлѣба. Всѣ остальные періодическіе торжки, хотя и не усвоили оффиціальнаго наименованія ярмарокъ, тѣмъ не менѣе отличаются далеко большимъ торговымъ оживленіемъ, чѣмъ самый бойкій изъ мѣстныхъ еженедѣльныхъ торжковъ.

На еженедѣльные торжки обыватели съѣзжаются изъ волостей—Пышкетской, Юмской, Леденцовской, Быковской, Ежевской, Бѣльской, Васильевской и Уканской; во время ярмарокъ число посѣтителей увеличивается изъ вышеперечисленныхъ волостей и въ то же время привлекаются обыватели изъ другихъ волостей Глазовскаго уѣзда и изъ уѣздовъ Нолинскаго и Слободского. На ярмаркахъ и торжкахъ въ продажѣ преобладаетъ хлѣбъ, затѣмъ другіе продукты крестьянскаго хозяйства и нѣкоторыя кустарныя издѣлія, расходящіяся, впрочемъ, только для мѣстнаго употребленія, какъ, напримѣръ, гончарная посуда. Въ привозѣ—мануфактурные и бакалейные товары, сортовое и издѣльное желѣзо, скобяной товаръ, игольный, крупчатка, пшено, рыба, керосинъ и проч. Хлѣбъ закупается на еженедѣльныхъ торжкахъ 10-ю скупщиками, а во время зимнихъ ярмарокъ—17-ю; скупщиковъ сырья въ еженедѣльные торжки—9 лицъ, а въ ярмарки—19.

Со всѣхъ еженедѣльныхъ торжковъ въ теченіе года скупается до 90000 пудовъ хлѣба и сырья, изъ числа которыхъ въ Глазовъ поступаетъ до 60000 пудовъ, а остальные 30000 пудовъ въ село Уни или черезъ Уни къ Медвѣдкѣ. Затѣмъ, сюда же доставляется на торжки различныхъ товаровъ до 200 возовъ въ годъ, или до 5000 пудовъ, изъ нихъ 3000 пудовъ изъ Глазова.

Количество ярмарочныхъ грузовъ, закупаемыхъ въ селѣ Пышкетскомъ, достигаетъ за 5 ярмарокъ 45000 пудовъ, изъ числа которыхъ около 15000 пудовъ провозится въ г. Глазовъ и 30000 пудовъ въ с. Уни. Общее количество грузовъ, закупленныхъ на еженедѣльныхъ торжкахъ и ярмаркахъ, достигаетъ 135000 пудовъ; изъ нихъ на хлѣбные грузы приходится до 85000 пуд. и на сырье—60000 пудовъ.

Какъ на еженедѣльныхъ торжкахъ, такъ и во время ярмарокъ, среди мѣстнаго сырья преобладаютъ продукты льноводства, отправляемые въ большей своей части черезъ село Уни къ Медвѣдской пристани.

Къ г. Глазову, слѣдовательно, по всему протяженію изслѣдуемаго проселка, провозится до 85000 пудовъ и по направленію къ селу Унямъ до 50000 пудовъ.

Въ селѣ Ежевскомъ еженедѣльныхъ торжковъ нѣтъ; ярмарокъ — 4: Трехсвятская — 30 января, Петровская — 29 іюня, Трифоновская — 8 октября и Михайловская - 8 ноября; всѣ ярмарки однодневныя. Посѣтители прибываютъ изъ волостей: Ежевской, Уканской, Юкской и Пышкетской и изъ уѣздовъ Нолинскаго и Слободского. Привозные предметы въ количествѣ 120 возовъ или 3000 пудовъ заключаются въ мануфактурныхъ, бакалейныхъ, скобяныхъ, игольныхъ и другихъ товарахъ; здѣсь же продается рыба, крупчатка, пшено, шапочный товаръ, валяная и кожаная обувь, гончарныя издѣлія и проч. Изъ г. Глазова привозится болѣе 90 возовъ, или до 2500 пудовъ. Мѣстные: хлѣбъ и продукты крестьянскаго хозяйства, и въ небольшомъ числѣ издѣлія мѣстныхъ кустарныхъ промысловъ. Торговцевъ привозными товарами 18 лицъ, въ томъ числѣ 15 пріѣзжихъ и 3 постоянно живущихъ въ селѣ Ежевѣ. Скупщиковъ хлѣба 2, сырья — 14 лицъ. Всего на четырехъ ярмаркахъ скупается до 600 возовъ, или 15000 пудовъ хлѣба и различнаго сырья; перваго до 7000 пудовъ и сырья остальные 8000 пудовъ; хлѣбъ полностью отправляется въ г. Глазовъ, а сырье въ Глазовъ и въ незначительной части къ селу Унямъ.

Суммируя ярмарочные грузы села Ежевскаго, съ грузами, выведенными по Пышкетскимъ торжкамъ и ярмаркамъ, опредѣлимъ, что отъ села Ежевскаго грузовъ этого рода провозится по направленію къ г. Глазову до 79000 пудовъ ежегодно; затѣмъ, изъ с. Ежевскаго къ селу Унямъ 4000 пудовъ сырья; такимъ образомъ, ярмарочныхъ грузовъ и грузовъ еженедѣльной торговли между с.с. Пышкетскимъ и Ежевскимъ проходитъ до 83000 пудовъ, а отъ с. Ежевскаго къ г. Глазову до 97000 пудовъ.

Скупщиками хлѣба, постоянно проживающими въ с. Пышкетскомъ, покупается на мѣстныхъ базарахъ почти 42000 пудовъ; кромѣ того, хлѣботорговцами, изъ числа жителей окрестныхъ селеній, именно, въ починкахъ Солдаревскомъ и Сидоровскомъ и въ деревняхъ Абашевской и Кычанъ. Въ этихъ селеніяхъ закупается почти 36000 пудовъ, что вмѣстѣ съ пышкетскими хлѣбными грузами составитъ 78000 пудовъ, отправляемыхъ,

съ открытіемъ движенія по Пермской желѣзной дорогѣ, почти полностью къ г. Глазову.

Хлѣботорговцами села Ежевскаго и окрестныхъ селеній—Зямбякскаго, Шолгурскаго, Кинчевскаго и Балинскаго, закупается до 36000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ. Этотъ хлѣбъ, полностью поступая въ г. Глазовъ, провозится по конечной части Глазовско-Пышкетскаго проселка.

Такимъ образомъ на 17 верстахъ, ближайшихъ къ г. Глазову, провозится до 115300 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ.

12-ю скупщиками сырья, живущими въ селѣ Пышкетскомъ и селеніяхъ—Абашевскомъ и Сидоровскомъ (Пулькинцы) закупается 37300 пудовъ различнаго сырья; въ томъ числѣ 22400 пудовъ льняного сѣмя, 6700 пудовъ волокна и кудели, 5200 пудовъ тряпья и 3000 пудовъ продуктовъ животноводства. 7-ю скупщиками сырья въ с. Ежевскомъ и ближайшихъ селеніяхъ—Пашурскомъ, Зямбякскомъ, Поднешурскомъ и Ключевскомъ закупается 5750 пудовъ сырья, въ томъ числѣ 4800 пудовъ льняного сѣмя, 700 пудовъ кудели и 250 пудовъ продуктовъ животноводства.

Изъ 37000 пудовъ сырья, закупаемаго въ селѣ Пышкетскомъ, только 15500 пудовъ отправляется въ село Уни (14000 пудовъ сѣмя и 1500 пуд. кудели и волокна); остальное количество теперь отправляется въ г. Глазовъ; изъ с. Ежевскаго и его окрестностей все сырье отправляется въ г. Глазовъ. Изъ этого можно видѣть, что по всему протяженію Пышкетскаго проселка проходитъ 22500 пудовъ, а по конечной части проселка, отъ села Ежевскаго,—28250 пудовъ.

Торговыми заведеніями села Пышкеца получается 8650 пудовъ разныхъ товаровъ изъ г. Глазова (кромѣ ярмарочныхъ), въ село Ежевское—2300 пудовъ; всего между с. Ежевскимъ и г. Глазовымъ проходитъ до 11000 пудовъ грузовъ торговыхъ заведеній.

Кромѣ того, для торговыхъ заведеній села Уней и друг. селеній края, черезъ г. Глазовъ получается до 60000 пудовъ грузовъ, главнымъ образомъ, сибирской крупчатки и рыбы, желѣза и проч.

Обращаясь къ подсчету всѣхъ грузовъ и ихъ поучастковому распредѣленію, прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что количество хлѣбныхъ грузовъ, проходящее по Пышкетскому проселку, не можетъ быть принято только въ томъ размѣрѣ, въ какомъ оно выведено выше, на основаніи свѣдѣній, полученныхъ отъ хлѣботорговцевъ, т. е. въ количествѣ 100000 пудовъ; при этомъ долженъ быть принятъ во вниманіе весь избытокъ хлѣбовъ въ районѣ, поступающій въ продажу, т. е. почти 300000 пуд., какъ было

опредѣлено въ началѣ настоящаго описанія. Но изъ этого количества должно быть исключено не менѣе 50000 пудовъ, поступающихъ изъ болѣе удаленныхъ отъ Глазова селеній въ Уни, или черезъ Уни на пристань Медвѣдку. Въ то же время къ числу хлѣбныхъ грузовъ, выведенныхъ для селеній изслѣдуемаго района и проходящихъ Пышкетскимъ проселкомъ къ г. Глазову, должна быть присоединена и значительная часть хлѣба, поступающаго въ продажу изъ нѣкоторыхъ селеній—Леденцовской, Васильевской, Юмской и Быковской волостей, точно также провозимыхъ въ случаѣ движенія ихъ къ г. Глазову Пышкетскимъ проселкомъ. Хлѣбъ въ этомъ случаѣ поступаетъ въ продажу или на мѣстныхъ сельскихъ торжкахъ и ярмаркахъ или увозится на Глазовскіе базары самими производителями-крестьянами. Но торговля хлѣбомъ въ этомъ направленіи началась только съ открытіемъ Пермской желѣзной дороги; до этого времени грузы изъ всей юго-западной части Глазовскаго уѣзда направлялись въ Уни и къ пристани Медвѣдкѣ.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ на мѣстахъ ночевокъ вощиковъ, число грузовъ съ сельскохозяйственными продуктами изъ-за предѣловъ района Пышкетскаго проселка достигаетъ ежегодно 3000 подводъ, или 75000 пудовъ, захватывающихъ Пышкетскій проселокъ на различныхъ участкахъ, смотря по тому, въ какой сторонѣ отъ Глазова и начальнаго пункта изслѣдуемаго проселка находится мѣстность, изъ которой слѣдуетъ грузъ. Если изъ Быковской, или сѣверныхъ селеній Леденцовской волости, то по всему протяженію проселка; грузы изъ другихъ мѣстностей Леденцовской волости, а также изъ Юмской и Васильевской, захватываютъ только конечную часть дороги, приблизительно отъ села Ежевскаго.

Изъ тѣхъ селеній Юмской и Васильевской волостей, которыя лежатъ вдали или въ сторонѣ отъ Пышкетскаго проселка, легковое и грузовое сообщеніе съ г. Глазовымъ происходитъ другими проселочными дорогами, приблизительно параллельными Пышкетскому *). Но такъ какъ эти дороги являются по существу случайными, проѣздъ по нѣкоторымъ участкамъ изъ нихъ доступенъ по преимуществу зимою, но очень затруднителенъ въ лѣтнее время, то приведеніе Пышкетской дороги въ благоустроенное и удобопроѣздное состояніе можетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ усиленное грузовое движеніе и изъ вышеупомянутыхъ волостей Глазовскаго уѣзда.

Обращаясь къ опредѣленію поучастковой грузоподъемности Пышкет-

*) Наиболѣе благоустроенный и чаще посѣщаемый проселокъ имѣетъ слѣдующее направленіе: Леденцовское волостное правленіе, д.д. Большая Пьяная Степь—Сушники—Барабаны—п. Погудинскій—с. Юмское—д. д. Ключевская—Чура—г. Глазовъ.

ской дороги, нужно будетъ обратить вниманіе на то, чтобы избѣжать повторенія однихъ и тѣхъ же грузовъ по разнымъ категоріямъ изслѣдованія.

Прежде чѣмъ приступить къ точному опредѣленію грузоподъемности пути, суммируемъ безусловно всѣ грузы, выведенные въ настоящемъ описаніи дороги, а потомъ уже внесемъ соотвѣтствующія поправки.

Хлѣбныхъ грузовъ изъ-за предѣловъ района изслѣдуемаго пути	75000 пуд.
Грузовъ торговыхъ заведеній, слѣдующихъ изъ Глазова въ село Уни и другіе торговые пункты югозападнаго края Глазовскаго уѣзда	60000 пуд.
Грузовъ еженедѣльной торговли въ селѣ Пышкетскомъ, направляемыхъ къ г. Глазову	60000 пуд.
Грузовъ ярморочной торговли	15000 пуд.
Скупщиками хлѣба, оперирующими въ селѣ Пышкетскомъ.	12000 пуд.
Скупщиками хлѣба изъ окрестныхъ селеній . .	36000 пуд.
Скупщиками сырья изъ с. Пышкетскаго и окрестныхъ селеній	21800 пуд.
Весь хлѣбный избытокъ района, направляющійся къ г. Глазову	250000 пуд.
Во время ярмарокъ провозится изъ Глазова товаровъ	3000 пуд.
Грузовъ для торговыхъ заведеній изъ Глазова въ село Пышкетское	8650 пуд.
Всего	571450 пуд.

Если предположить, что хлѣбные грузы, закупаемые на еженедѣльныхъ торжкахъ и ярмаркахъ, а также и хлѣбъ, скупаемый хлѣботорговцами, заключаются въ вышеопредѣленномъ избыткѣ хлѣба по району, то необходимо будетъ вычесть изъ только что выведенной суммы 123000 пуд. Затѣмъ, изъ этого количества нужно также вычесть около 57000 пудовъ крестьянскаго хлѣба, вступающаго на проселокъ на конечный участокъ пути, но ближе села Ежова. Слѣдовательно, чистая грузоподъемность участка, село Пышкетское—с. Ежево, выразится въ 391450 пуд., или 15660 подводъ.

На слѣдующемъ участкѣ, между селомъ Ежевскимъ и г. Глазовымъ, должно быть присоединено къ этому количеству 65300 пудовъ, а именно:

Крестьянскаго хлѣба ($^1/_3$ общаго количества, выведеннаго по району	57000 пуд.

Сырья, закупаемаго на Ежевскихъ ярмаркахъ . .	5800 пуд.
Въ торговыя заведенія	2500 пуд.
Всего	65300 пуд.

Такимъ образомъ, грузоподъемность конечнаго участка выразится въ 456750 пуд. (391450+65300 пуд). или 18272 подводы. Грузоподъемность второго участка составляютъ 117% грузоподъемности перваго.

Выше было упомянуто, что грузовое движеніе по Пышкетскому проселку, въ существующемъ размѣрѣ, по направленію къ г. Глазову, началось со времени открытія движенія по Пермской желѣзной дорогѣ, т. е. до 1899 г., привлекшей къ себѣ грузы для экспорта ихъ за предѣлы губерніи. До 1899 года движеніе грузовъ изъ района Пышкетской дороги происходило въ обратномъ направленіи.

На ряду съ крупнымъ экономическимъ значеніемъ Пышкетскій проселокъ имѣетъ и видное административное значеніе, такъ какъ служитъ средствомъ сообщенія для югозападной части Глазовскаго уѣзда, главнымъ центромъ котораго является село Уни, съ уѣзднымъ центромъ, городомъ Глазовымъ, а отсюда желѣзной дорогой съ Пріуральемъ и Сибирью, вслѣдствіе чего и легковое движеніе, происходящее по нему, достигаетъ значительныхъ размѣровъ. Нѣтъ никакого сомнѣнія въ томъ, что какъ грузовое, такъ и легковое движеніе по Пышкетскому проселку будетъ съ теченіемъ времени постепенно возрастать, особенно съ устройствомъ магистрали Петербургъ-Вятка.

Техническія замѣтки. Начальнымъ пунктомъ Пышкетскаго проселка служитъ деревня Пышкетъ, въ $2^1/_2$ верстахъ отъ нея село Пышкетское, въ 1 верстѣ отъ котораго на этой же дорогѣ расположенъ починокъ Филипповскій. Въ 2-хъ верстахъ отъ п. Филипповскаго дорога идетъ черезъ дер. Турчинскую, затѣмъ въ 9 верстахъ—д. Бѣляково, черезъ 2 версты Абашевская, въ $5^1/_2$ верстахъ отъ послѣдней поч. Ежевскій и въ $2^1/_2$ верстахъ село Ежево. Въ 7 верстахъ отъ Ежева деревня Балинская, черезъ 5 верстъ дер. Верхняя-Кузьма, въ 3 верстахъ дер. Святицкая и, наконецъ, черезъ 2 версты дер. Нижняя-Кузьма, мѣсто сліянія Пышкетскаго проселка съ Вятско-Пермскимъ трактомъ; въ 12-ти верстахъ отъ Нижней-Кузьмы г. Глазовъ

Проселокъ пересѣкается двумя рѣками—Лемой вблизи дер. Ожгіяръ и Лекмой у починка Ежевскаго; затѣмъ, на пути встрѣчаются два довольно глубокихъ оврага, между селомъ Ежевскимъ и дер. Балинской,—одинъ въ $4^1/_2$ верстахъ отъ с. Ежевскаго, а второй въ $1^1/_2$ верстахъ отъ перваго. Мѣстами проселокъ пролегаетъ по холмистой мѣстности, наи-

большею высотою и крутизною подъема характеризуется возвышенность при дер. Абашевской, остальные холмы довольно отлоги и не представляютъ значительныхъ затрудненій при проѣздѣ. Гораздо болѣе затрудненій для проѣзда представляютъ топкія низменности по берегамъ Лемы и Лекмы, особенно въ дождливую погоду. Во время весенняго половодья проѣздъ по низменности, находящейся вблизи села Пышкетскаго, дѣлается невозможнымъ, вслѣдствіе чего происходитъ объѣздъ къ востоку черезъ деревню Поровцы съ выѣздомъ на изслѣдуемый путь за деревней Ожгіяръ. При этомъ нужно замѣтить, что и объѣздной путь черезъ деревню Поровцы представляетъ массу неудобствъ для проѣзда, такъ какъ пересѣченъ многочисленными холмами и промежуточными между ними впадинами. Для избѣжанія этого объѣзда необходимо устройство двухъ дамбъ длиною болѣе 2-хъ верстъ: одну между с. Пышкетскимъ и дер. Филипповской, другую между поч. Филипповскимъ и дер. Ожгіяръ.

Грунтъ дороги суглинистый, но на склонахъ горъ и по спускамъ овраговъ встрѣчаются глинистыя обнаженія, сильно затрудняющія проѣздъ въ дождливую погоду, особенно при усиленномъ движеніи. Вблизи рѣкъ Лемы и Лекмы дорогу пересѣкаютъ значительныя пространства песку.

Въ прежнее время существовало другое направленіе дороги—отъ села Пышкетскаго въ г. Глазовъ, именно черезъ с. Юкаменское, но возстановленіе его представляетъ менѣе выгодъ по сравненію съ существующимъ, въ виду сильно холмистой мѣстности, черезъ которую онъ пролегаетъ.

Проселочныя подъѣздныя дороги Глазовскаго уѣзда: 1) отъ с. Святицы къ ст. Фаленкамъ и отъ с. Уней къ с. Святицѣ.

Проселочная дорога къ ст. Фаленки отъ с. Святицкаго въ настоящее время служитъ подъѣзднымъ путемъ для грузовъ изъ тѣхъ мѣстностей Глазовскаго уѣзда, которыя расположены къ югу отъ ст. Фаленки, по сосѣдству съ южной оконечностью Слободского уѣзда: она обслуживаетъ почти всѣ селенія Святицкой волости, большую часть Балахнинской и отчасти Бѣльской и Юрской во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда имѣется въ виду сообщеніе края по Пермской желѣзной дорогѣ. По ней же происходитъ сообщеніе и съ горными заводами,—Пудемскимъ, Омутнинскимъ, Залазнинскимъ, Песковскимъ и отчасти Холуницкими.

Значительное грузовое движеніе по этой дорогѣ, особенно въ зимнее время, существовало задолго до Пермской желѣзной дороги и имѣло въ

виду преимущественно вышеупомянутые горные заводы. Съ открытіемъ же движенія по Пермской желѣзной дорогѣ грузовое значеніе этого проселка съ каждымъ годомъ возрастаетъ, такъ какъ станція Фаленки явилась весьма удобнымъ пунктомъ для сбыта мѣстныхъ произведеній и экспорта ихъ за предѣлы губерніи Изъ нижеслѣдующихъ данныхъ, извлеченныхъ изъ отчетовъ управленія Пермской желѣзной дороги, можно видѣть сильный подъемъ грузоотправленія черезъ ст. Фаленки въ теченіе первыхъ двухъ эксплуатаціонныхъ лѣтъ.

Съ 1-го января 1899 г. по 1-е января 1900 г. отправлено 16966 пудовъ и прибыло 32370 пуд., всего 49336 пуд.; затѣмъ, съ 1-го января 1900 г. по 1-е января 1901 г. отправлено уже 136533 пуда и прибыло 41493 пуда, всего 178026 пудовъ грузовъ малой скорости.

Изъ подробнаго разграниченія всѣхъ грузовъ за 1900 г. видно, что общій вѣсъ хлѣбныхъ грузовъ и продуктовъ льноводства достигаетъ 131000 пудовъ или 75% общаго количества отправляемыхъ и получаемыхъ грузовъ и 96% только однихъ отправляемыхъ со ст. Фаленокъ. Это обстоятельство даетъ возможность теперь же составить безошибочное заключеніе о будущей роли станціи Фаленки въ вывозной торговлѣ края. Очевидно, къ ней направятся для экспорта къ Архангельску, а въ недалекомъ будущемъ къ Петербургу и другимъ Балтійскимъ портамъ, если не всѣ, то подавляющее большинство грузовъ, состоящихъ изъ продуктовъ сельскаго хозяйства и кустарныхъ промысловъ изъ центрально-западнаго района Глазовскаго уѣзда.

Прошлогоднимъ изслѣдованіемъ общее количество грузовъ опредѣлено въ 331000 пудовъ, изъ числа которыхъ болѣе 150000 пудовъ провозится въ горные заводы, затѣмъ въ г.г. Вятку и Слободской. Строго говоря, не все выведенное количество провозится проселкомъ Святицы-Фаленки, который въ этомъ случаѣ замѣняется другими проселочными дорогами, пролегающими вблизи разсматриваемаго и приблизительно параллельными ему. Однако, это обстоятельство не уменьшаетъ его важности для края, тѣмъ болѣе, что выборъ боковыхъ дорогъ обусловливается лишь неудобопроѣзжностью разсматриваемаго направленія въ лѣтнее время. До сихъ поръ черезъ р. Святицу нѣтъ моста и проѣздъ возможенъ только черезъ мельничную плотину, но арендаторъ мельницы позволяетъ проѣзжать только помольщикамъ; въ то же время онъ не допускаетъ возчиковъ съ посторонними грузами. Правда, при дер. Аверинской существовалъ мостъ, построенный и содержавшійся средствами крестьянъ трехъ ближайшихъ деревень, но онъ такъ былъ не прочен, что не выдержалъ усиленнаго дви-

женія грузовъ на желѣзнодорожную станцію и обрушился. Замѣтимъ между прочимъ, что обрушеніе моста сопровождалось потопленіемъ лошадей, принадлежавшихъ возчикамъ.

Всѣ данныя, полученныя при изслѣдованіи экономическаго значенія этого проселка, указываютъ на то, что если бы онъ былъ приведенъ въ удобопроѣздное состояніе, то черезъ него устремилась бы къ ст. Фаленки масса грузовъ, потому что онъ является кратчайшимъ разстояніемъ къ станціи для значительнаго района Глазовскаго уѣзда, очень населеннаго и производительнаго въ сельскохозяйственномъ отношеніи.

Если даже предположить, что къ станціи Фаленкамъ будутъ тяготѣть грузы только изъ ближайшаго района, т. е. волостей Святицкой, Балахнинской, Бѣльской и отчасти Юрской, то и въ такомъ случаѣ можетъ по нему пройти не менѣе 670000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ. По даннымъ статистики избытокъ хлѣбныхъ грузовъ по этимъ волостямъ опредѣляется слѣдующими цифрами:

по Святицкой	55551	пудъ ржи и	134882	п. овса
„ Балахнинской	68242	п. „	94993	п. „
„ Бѣльской	61191	п. „	121821	п. „
„ Юрской (половина)	42229	п. „	94449	п. „
	227213	пуд. ржи и	446145	п. овса,

а всего 673358 пудовъ?

Но спрашивается: почему все это громадное количество грузовъ не экспортируется черезъ станцію Фаленки, какъ ближайшій и наиболѣе удобный экспортный пунктъ.

Объяснить это обстоятельство можно нѣсколькими причинами: во первыхъ, вышеупомянутымъ отвлеченіемъ хлѣбныхъ грузовъ въ горные заводы, Вятку и Слободской, а также и въ другіе пункты сбыта, напримѣръ въ Соколовскій винокуренный заводъ, въ г. Глазовъ, въ с. Уни и другіе торговые и потребительные пункты и, во вторыхъ—и это, повидимому, самое главное,—неопредѣленностью, неустойчивостью, хлѣбнаго экспорта черезъ Котласъ. Это послѣднее обстоятельство заслуживаетъ особеннаго вниманія, такъ какъ оно въ то же время объясняетъ и экономическое значеніе продолженія Святицкаго проселка къ с. Унямъ, черезъ с.с. Балахнинское и Бѣльское.

Дѣло въ томъ, что вывозъ хлѣбныхъ и другихъ грузовъ черезъ Котласъ и далѣе къ Архангельскому порту изъ мѣстностей, удаленныхъ къ югу отъ Пермской желѣзнодорожной линіи на сколько-нибудь значитель-

ное разстояніе, до сихъ поръ не можетъ конкурировать съ издавна установившимся вывозомъ черезъ Медвѣдку къ Рыбинску. До сего времени подавляющая масса грузовъ съ Унинскаго рынка направляется къ пристани Медвѣдкѣ. Между тѣмъ, вліяніе Унинскаго рынка и теперь простирается далеко къ сѣверу, въ предѣлы Бѣльской и Балахнинской волостей и только для Святицкой волости исчезаетъ выгода сбыта хлѣбныхъ грузовъ черезъ Медвѣдку; вслѣдствіе этого въ с. Святицкомъ, послѣ открытія движенія по Пермской желѣзной дорогѣ, стала развиваться хлѣбная торговля, и вліяніе этого новаго торговаго пункта постепенно распространяется за предѣлы Святицкой волости. Въ настоящее время представляется весьма вѣроятнымъ, что въ недалекомъ будущемъ, именно послѣ сооруженія рельсоваго пути Вятка-Петербургъ, или даже послѣ улучшенія условій хлѣбнаго экспорта черезъ Котласъ, торговое значеніе села Святицкаго разовьется за счетъ Уней.

При собираніи свѣдѣній въ нынѣшнемъ году получены указанія, что изъ с. Уней дѣйствительно нѣкоторая часть грузовъ отправляется черезъ станцію Фаленки, но, повидимому, весьма незначительная по сравненію съ общимъ количествомъ закупей, производящихся въ этомъ селѣ и, по всей вѣроятности, вызвано комиссіонными обязательствами, заключенными нѣкоторыми изъ мѣстныхъ торговыхъ фирмъ съ инородными.

Резюмируя все вышеизложенное, необходимо придти къ слѣдующимъ положеніямъ:

1) Проселочная дорога между селомъ Святицкимъ и станціей Фаленки, имѣющая протяженіемъ 17 верстъ, въ настоящее время служитъ для всей Святицкой волости и частью Балахнинской, Бѣльской и Юрской, подъѣзднымъ путемъ къ желѣзнодорожной станціи Фаленки и въ то же время захватывается при провозѣ грузовъ въ горные заводы и въ г.г. Вятку и Слободской.

2) Грузоподъемность его въ настоящее время превышаетъ 330000 пудовъ, изъ числа которыхъ не менѣе 150000 пудовъ отправляется на станцію Фаленки или получается съ нея.

3) Грузы, слѣдующіе Святицкимъ проселкомъ, за неимѣніемъ выпрямленнаго и благоустроеннаго пути, а въ особенности за отсутствіемъ моста черезъ р. Святицу, провозятся въ лѣтнее время близлежащими дорогами, ведущими къ Фаленкамъ.

4) Экономическое значеніе проселка, составляющаго продолженіе Святицкаго и направляющагося черезъ с. с. Балахнинское и Бѣльское къ с. Унямъ, въ настоящее время еще нельзя считать окончательно выяснив-

шийся; это объясняется, во первыхъ, медленностью развитія экспорта черезъ Архангельскъ и, во вторыхъ, отсутствіемъ хорошо содержимой подъѣздной дороги.

5) Несомнѣнно, что при оживленіи вывозной торговли черезъ Архангельскъ и въ особенности послѣ сооруженія рельсоваго пути отъ Вятки къ Петербургу, этотъ проселокъ явится однимъ изъ наиболѣе оживленныхъ подъѣздныхъ путей къ станціи Фаленки,

и 6) при настоящихъ условіяхъ отпускной торговли проселокъ могъ бы обладать большею грузоподъемностью по сравненію съ существующей, если бы находился въ болѣе благоустроенномъ состояніи, чѣмъ теперь.

Подъѣздная дорога отъ с. Уней къ пристани Медвѣдкѣ черезъ с.с. Порѣзское и Святопольское, Глазовскаго уѣзда, и Нѣмское и Арское, Нолинскаго.

Экономическое изслѣдованіе конечной части этого проселка, заключающейся между пристанью Медвѣдкой и дер. Медковѣдовой, Малькановской волости, произведено лѣтомъ 1900 года и характеристика его, основанная на полученныхъ матеріалахъ, помѣщена на стр. 57 настоящаго сборника. Предметомъ же настоящаго краткаго описанія будетъ служить экономическое значеніе начальной части проселка, между дер. Медковѣдовой и с. Унями.

Строго говоря, немного остается прибавить къ описанію уже изслѣдованной части проселка, такъ какъ грузоподъемность обѣихъ частей этого пути, который для краткости условимся называть Унинско-Нѣмскимъ проселкомъ, опредѣляется экспортомъ Унинскаго рынка черезъ пристань Медвѣдку. Торговля и грузоотправленіе другихъ пунктовъ, лежащихъ на линіи изслѣдуемой части, каковы с.с. Порѣзъ и Святопольское, имѣютъ уже второстепенное значеніе въ общей массѣ грузовъ. Годичный грузооборотъ с. Уней, по свѣдѣніямъ полученнымъ регистраторомъ на мѣстѣ изслѣдованія, достигаетъ 900000 пудовъ или 36000 подводъ.

Закупается на Унинскомъ рынкѣ и экспортируется съ него мѣстныхъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ:

Кудели и чески до	150000 пуд.
Льняного волокна	170000 пуд
Льняного сѣмя	150000 пуд.
Овса, ржи и ржаной муки	250000 пуд.
Холста (100000 арш.)	1000 пуд.

Тряпья	7000 пуд.
Кожъ и опойка	15000 пуд.
Овчинъ	500 пуд.
Шерсти, поярка и щетины	6500 пуд.
Масла коровьяго	1000 пуд. *)
Всего	751000 пуд.

Затѣмъ, предметовъ лѣсного промысла (не считая дровъ и строевого лѣса, которыя распродаются на мѣстѣ для принадлежностей окрестнаго населенія) и корья ежегодно отправляется до 60000 пуд., въ томъ числѣ до 50000 пудовъ льна и мочала и 10000 пуд. корья.

Все вышеприведенное количество грузовъ скупается въ с. Уняхъ во время еженедѣльныхъ торжковъ, происходящихъ по субботамъ и во время четырехъ ярмарокъ, имѣющихъ довольно крупные торговые обороты; ярмарки эти: 1) Крещенская—6 января, 2) Мясопустная—въ субботу и воскресенье передъ масляницей, 3) Петровская—29 іюня и 4) Козмодемьянская — 1 ноября. Посѣтители прибываютъ изъ различныхъ мѣстностей юго-западнаго края Глазовскаго уѣзда, наиболѣе крупнымъ и наиболѣе оживленнымъ торговымъ центромъ котораго является село Уни. Кромѣ того, унинскіе торжки и ярмарки посѣщаются торговцами, прибывающими сюда изъ г.г. Вятки, Глазова, Слободского, Уржума, Нолинска и ихъ уѣздовъ, затѣмъ изъ Воткинскаго и Ижевского заводовъ.

Скупкой хлѣба занято до 40 лицъ, а различнаго сырья 10 лицъ. Какъ скупщики хлѣба, такъ и скупщики сырья, принадлежатъ къ коммиссіонерамъ или агентамъ болѣе или менѣе крупныхъ торговыхъ фирмъ. Мѣстные, продукты, предназначенные къ вывозу, состоятъ изъ слѣдующихъ предметовъ: рожь преимущественно въ мукѣ и отчасти въ зернѣ, овесъ, ячмень, льняное сѣмя, волокно, кудель и ческа, холстъ, тряпье, льняное масло, масло коровье, шерсть, поярокъ, щетина, кожи, опойки, овчина, яйца; предметы лѣсного промысла: мочало, лыко, корье и въ небольшомъ числѣ кульевой товаръ.

Распродающіеся для мѣстныхъ потребностей: деревянная и гончарная посуда, колеса, сани, ободья, тарантасы, строевой и подѣлочной лѣсъ, дрова; земледѣльческія орудія: косули, сабаны, бороны, серпы, косы и т. д., мѣстныя желѣзныя издѣлія,—ножи, топоры, желѣзныя ведра и проч.

Въ привозѣ, не считая предметовъ, доставляемыхъ въ постоянныя

*) Свѣдѣнія эти сообщены мѣстнымъ священникомъ о. А. Ашихминымъ. По свидѣтельству о. Ашихмину, мѣстный сборъ въ пользу церкви за всѣ торжки и ярмарки въ теченіе года—2000 рубл.

мѣстныя торговыя заведенія, зарегистрованы слѣдующіе товары: мануфактурные, бакалейные, игольный, ножевой и замочный, посуда; рыба (зимою) чай, сахаръ, крупчатка, пшено, соль, керосинъ, валяная обувь, мелочной товаръ, шорный, листовое и полосовое желѣзо и проч.

Въ мѣстныя торговыя заведенія товаръ доставляется преимущественно съ пристани Медвѣдки, куда онъ прибываетъ съ Нижегородской ярмарки, изъ Москвы, Казани и другихъ внутреннихъ торговыхъ центровъ имперіи. Впрочемъ, въ послѣднее время въ значительномъ количествѣ прибываютъ товары и черезъ Пермскую желѣзную дорогу, главнымъ образомъ, со ст. „Глазовъ" и отчасти „Фалевки", собственно для с. Унеи, или, точнѣе, для его постоянныхъ торговыхъ заведеній, съ пристани Медвѣдки получается до 53000 пудовъ различнаго товара, который полностью провозится Унинско-Нѣмскимъ проселкомъ; но къ этому количеству должны быть присоединены точно также и грузы, получаемые тѣмъ же путемъ для многочисленныхъ мелкихъ торговыхъ заведеній, разъѣянныхъ по разнымъ селеніямъ обширнаго и населеннаго юго-западнаго края Глазовскаго уѣзда. О количествѣ этихъ грузовъ можно судить изъ описанія проселочной дороги дер. Медвѣдово пристань Медвѣдки: изъ него видно, что общее колизество привозныхъ товаровъ направляется съ пристани Медвѣдокъ къ с. Унямъ, достигаетъ 111000 пудовъ.

Исключивъ изъ этого числа 53000 пуд., поступающіе въ Уни, получимъ, что и другія селенія края поступаетъ 58000 пудовъ.

Всѣ предметы мѣстной сельско-хозяйственной производительности отправляются преимущественно на пристань Медвѣдку; тогда какъ на станцію Пермской желѣзной дороги поступаетъ весьма ограниченное число хлѣбныхъ грузовъ, главнымъ образомъ, овса. Условія экспорта черезъ Пермскую желѣзную дорогу въ настоящее время настолько еще не установились, что не въ состояніи конкурировать съ существующими выгодами и удобствами экспорта традиціоннымъ путемъ, черезъ Медвѣдку на Рыбинскъ.

Изъ 751000 пудовъ грузовъ всѣхъ наименованій, закупаемыхъ на Унинскихъ торжкахъ и ярмаркахъ не менѣе половины, или 375000 пудовъ, проходитъ Унинско-Нѣмскимъ проселкомъ. Къ этому количеству должны быть еще присоединены 53000 пудовъ грузовъ Унинскихъ торговыхъ заведеній, о которыхъ было сказано выше. Такимъ оброзомъ, с Уни доставляетъ на изслѣдуемый путь до 428000 пудовъ отправляемыхъ и получаемыхъ грузовъ. Остальные 375000 пуд. отправляются въ большей своей части, именно, въ количествѣ 250000 пуд., черезъ с.с. Колобово или

Архангельское. По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ различныхъ торговыхъ фирмъ и лицъ, хорошо ознакомленныхъ съ условіями мѣстной торговли, на станцію Глазовъ отправляется около 75000 пудовъ и на станцію Фаленки и Зуевку до 25000 пудовъ; затѣмъ, столько же въ заводы и другіе центры губерніи, съ которыми Унинскій рынокъ поддерживаетъ торговыя сношенія.

Основываясь на вышеизложенномъ, грузоподъемность изслѣдуемой части Унинско-Нѣмскаго проселка должна быть опредѣлена въ 428000 пудовъ или 17120 подводъ Унинскихъ грузовъ, захватывающихъ при своемъ движеніи все протяженіе проселка, отъ с. Уней къ пристани Медвѣдкѣ.

Но на участкѣ, лежащемъ между с. Порѣзомъ и дер. Медковѣдовой, къ нимъ присоединяется до 50000 пудовъ грузовъ, доставляемыхъ изъ ближайшихъ окрестностей къ пристани Медвѣдкѣ или получаемыхъ въ торговыя заведенія района. Однако, провозъ грузовъ въ этомъ случаѣ не ограничивается только 10-верстнымъ въ обѣ стороны отъ проселка райономъ, но распространяется значительно къ юго-востоку, въ предѣлы Сардыкской и Леденцовской волостей; въ виду этого и выведенная выше цыфра въ 50000 пудовъ должна быть увеличена по крайней мѣрѣ еще на 20000 пудовъ. Такимъ образомъ, грузоподъемность участка, Порѣзъ-Медковѣдово, имѣющая протяженіемъ около 38 верстъ, достигаетъ 490000 пудовъ или, быть можетъ, даже всѣхъ 500000 пудовъ.

Но если Пермская желѣзная дорога не могла оказать значительнаго вліянія на грузонаправленіе Унинскаго края, то болѣе сильное вліяніе рельсоваго пути несомнѣнно обнаружится немедленно, какъ только будетъ окончена постройкою магистраль, Вятка-Петербургъ.

Петербургкій трактъ.

Петербургскій трактъ отклоняется въ 9 верстахъ отъ г. Орлова по направленію къ западной границѣ губерніи; перейдя рѣку Молому, онъ вступаетъ въ предѣлы Котельническаго уѣзда и неподалеку отъ станціи Тронинской уходитъ въ Вологодскую губернію.

Въ прежнее время трактъ этотъ имѣлъ весьма важное значеніе для сѣвера губерніи, такъ какъ являлся кратчайшимъ путемъ сообщенія для торговыхъ и административныхъ сношеній съ Петербургомъ и различными городами и мѣстностями, лежащими западнѣе Вятской губерніи. Развитіе пароходства по Вяткѣ и Волгѣ лишило его грузового значенія, а соору-

женіе Николаевской и затѣмъ Московско-Нижегородской желѣзной дороги уничтожило его административное значеніе. Движеніе государственной почты изъ Вятки въ столицы стало происходить черезъ Котельничъ, Яранскъ и черезъ Семеновъ Нижегородской губерніи. Въ настоящее время по нему происходятъ нѣкоторыя сношенія сѣверо-западныхъ мѣстностей губерніи съ сосѣдними мѣстностями Вологодской и Костромской губерній.

Зимою въ настоящее время Петербургскимъ трактомъ провозятъ изъ Вятки, Орлова и отчасти Котельнича, а также изъ различныхъ селеній, значительныя партіи мяса въ Костромскую и Вологодскую губерніи, особенно въ тѣ мѣстности, гдѣ распространены фабрики и заводы и особенно развита кустарная промышленность. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ мясо отправляется и въ Москву. Количество мясныхъ грузовъ въ теченіе зимы достигаетъ 2000 подводъ или 50000 пудовъ.

Изъ Котельнича и изъ нѣкоторыхъ торговыхъ селъ Котельническаго уѣзда этимъ же трактомъ отправляютъ ленъ, льняное сѣмя, въ предѣлы Вологодской и Костромской губерній, но въ сравнительно ограниченномъ количествѣ, не свыше 500 подводъ или 12500 пудовъ въ теченіе зимы.

Этимъ трактомъ привозится небольшое число выдѣланной кожи и мѣховыхъ товаровъ изъ Вятки и Слободского. Но отправка этихъ предметовъ происходитъ не каждый годъ, а только въ особенно важныхъ случаяхъ, когда представляется особенная надобность въ силу состоявшихся обязательствъ по поставкѣ мѣхового и кожевеннаго товара. Изъ лѣсныхъ мѣстностей Вологодской и Костромской губерній везутъ значительныя количества ивовой коры для скорняжныхъ и кожевенныхъ заводовъ Вятки и Слободского. Количество этого рода грузовъ достигаетъ приблизительно 4000 подводъ или 100000 пудовъ. Надо замѣтить, что ивовая кора въ большинствѣ случаевъ провозится лѣтней дорогой.

По 15-ти-верстному участку, прилегающему къ границѣ Вологодской губерніи, изъ послѣдней везутъ въ безлѣсныя мѣстности Котельническаго уѣзда дрова, строевой и подѣлочный лѣсъ, въ количествѣ до 4000 подв.

Кромѣ того, Петербургскій трактъ обслуживаетъ населеніе окружающаго его района съ г.г. Орловымъ и Котельничемъ; его мѣстное значеніе, конечно, заслуживаетъ того, чтобы сказать по этому поводу нѣсколько словъ.

Обслуживаемый Петербургскимъ трактомъ районъ состоитъ изъ 115 селеній Левинской и Коврижской волостей Орловскаго уѣзда, Соболевской, Киселевской, Тороповской и Круглыжской—Котельническаго. Селенія района очень мелки, отъ 3 до 25 дворовъ. Самое крупное, Драновское Тороповской волости, имѣетъ только 29 дворовъ. Въ 115 селеніяхъ заре-

гистровано 1779 дворовъ, въ среднемъ — менѣе 16 дворовъ на каждое селеніе. Населеніе района зарегистровано въ 12126 д. об. п. Земельный надѣлъ, въ 27430 дес. пахотной земли, распредѣляется между 3201 надѣлами, въ среднемъ почти по 9 десят., на каждую надѣльную душу, а на каждый крестьянскій дворъ — 15,4 десят. Скотоводство въ районѣ представляется въ слѣдующемъ видѣ: лошадей всѣхъ возрастовъ—2242 гол., слѣдовательно, въ районѣ есть порядочное число дворовъ, имѣющихъ болѣе 1 лошади. Крупнаго рогатаго скота зарегистровано—5621 гол. или болѣе 5 головъ на дворъ, мелкаго скота 3661 гол., всего скота въ районѣ 11534 гол. или въ среднемъ по 6 головъ на дворъ, это количество значительно выше средней по губерніи. Среди мѣстныхъ промысловъ, кромѣ тѣхъ, предметы производства которыхъ удовлетворяютъ лишь мѣстнымъ потребностямъ, наиболѣе развитъ извозный промыселъ, которымъ занято 161 чел. изъ 161 двора на 284 лошадяхъ. Гораздо сильнѣе развиты отхожіе промыслы, между которыми первенствующее значеніе имѣютъ полевыя работа на стороны и бурлачество. Всего отхожими промыслами занято 599 лицъ изъ 481 двора. Количество грузовъ, доставляемыхъ мѣстнымъ населеніемъ на изслѣдуемый районъ, довольно ограниченно: оно достигаетъ всего 36000 пудовъ, въ томъ числѣ излишняго мѣстнаго и привознаго хлѣба около 20000 пуд., различнаго рода сырья, отправляемаго изъ района—5000 пуд., грузовъ промышленныхъ заведеній до 3000 пудовъ и торговыхъ — 8000 пуд.

Суммируя всѣ вычисленные ранѣе грузы, проходящіе бывшимъ Петербургскимъ трактомъ, наивысшая грузоподъемность его опредѣляется въ 198500 пуд. въ томъ числѣ мяса 50000 пуд., льняныхъ товаровъ — 12500 пудовъ, корья—100000 пудовъ, грузовъ по селечнымъ карточкамъ — 36000, всего 198500 пудовъ, или 8000 подводъ. По конечной части тракта къ этому количеству должно быть присоединено до 4000 подводъ съ лѣсными матеріалами; такимъ образомъ, 15-ти-верстный участокъ, примыкающій къ границѣ Вологодской губерніи, обладаетъ грузоподъемностью почти въ 300000 пудовъ или 12000 подводъ.

Подъѣздная дорога отъ с. Богородскаго къ ст. Зуевка.

Губернскимъ земскимъ собраніемъ сессіи 1898 года былъ намѣченъ къ изслѣдованію подъѣздной путь, соединяющій пограничныя мѣстности Глазовскаго и Нолинскаго уѣздовъ со станціей Зуевка Пермской желѣзной

дороги. Наиболѣе крупнымъ центромъ этой мѣстности по хлѣбной торговлѣ является с. Богородское Нолинскаго уѣзда, расположенное въ 8 верстахъ отъ гран. съ Глазовскимъ. Предъ открытіемъ эксплуатаціоннаго движенія по Пермской жел. дороги предполагалось, что изъ описываемаго района хлѣбные грузы, издавна экспортируемые черезъ пристань Медвѣдку, устремятся къ ст. Зуевка. Однако, два эксплуатаціонные года желѣзной дороги показали, что ожиданія эти сбылись только отчасти и вліяніе Пермской желѣзной дороги на направленіе вывоза хлѣбныхъ грузовъ ограничивается весьма тѣснымъ райономъ. Это объясняется общими причинами, затрудняющими въ настоящее время сношенія нашей губерніи черезъ Котласъ и Архангельскъ. Большая часть хлѣбныхъ грузовъ съ Богородскаго хлѣбнаго рынка и ближайшаго къ нему района по-прежнему идетъ къ Медвѣдской пристани.

Направленіе изслѣдуемаго подъѣздного пути къ ст. Зуевка было намѣчено черезъ слѣдующіе пункты: с. Богородское, Нолинскаго уѣзда, с. Лемъ (Караулъ)—Глазовскаго, Мухино, Коса, Зуевка—Слободского уѣзда. Въ дѣйствительности при проѣздѣ происходятъ значительныя отклоненія отъ намѣченнаго пути, именно: вблизи с. Косы, не доѣзжая до него 7—10 верстъ, грузовые вощики и подводы съ пассажирами сворачиваютъ влѣво и ѣдутъ глухими малыми дорогами, выгадывая при этомъ сокращеніе пути, отъ 6 до 8 верстъ. Но объѣздъ этотъ, пролегающій по обширной низменности, образуемой рѣкой Косой, представляетъ съ трудомъ преодолѣваемыя препятствія во время весенней и осенней распутицы и во время продолжительныхъ лѣтнихъ дождей. Эти затрудненія при проѣздѣ почти въ такой же степени испытываются и при слѣдованіи черезъ с. Косу. Далеко нельзя назвать эту часть пути удобопроѣздною и въ сухую погоду: рытвины, легко образующіяся въ луговой низменности, безпорядочная жердевая слань на наиболѣе низменныхъ и топкихъ участкахъ дороги, сильно затрудняютъ движеніе и въ хорошую погоду. Это неблагоустройство пути, пролегающаго посреди довольно волнистой мѣстности, въ значительной степени отличаетъ движеніе хлѣбныхъ, льняныхъ и другихъ грузовъ по направленію къ ст. Зуевка или отъ нея.

Между тѣмъ хорошо устроенный грунтовый путь могъ бы обслуживать весьма обширный, населенный и сравнительно плодородный районъ, состоящій отъ части Богородской и Таранковской волостей Нолинскаго уѣзда, Ухтымской и Лемской—Глазовскаго, Мухинской и отчасти Сунской и Косинской—Слободского.

Въ настоящее время грузоподъемность проселка достигаетъ 300000

пудовъ преимущественно хлѣбныхъ грузовъ, направляющихся въ г. Слободской, Холуницкіе заводы и въ различныя мѣстности Слободского уѣзда, гдѣ почти ежегодно ощущается недостатокъ въ мѣстныхъ продовольственныхъ средствахъ. На станцію Зуевка по всему протяженію проселка проходитъ до 50000 пудовъ, но на участкахъ, ближайшихъ къ станціи, присоединяется еще такое же количество хлѣбныхъ грузовъ для отправки желѣзной дорогой. Не только будущая Вятско-Петербургская желѣзная дорога, но и улучшеніе вывозной торговли черезъ Котласъ несомнѣнно оживятъ грузовое и легковое движеніе по этому проселку, а потому приведеніе пути въ удобопроѣздное состояніе представляется желательнымъ въ интересахъ многочисленнаго населенія 7 вышеупомянутыхъ волостей.

Губернскій земскій инженеръ *Д. Горностаевъ.*

Дорожный статистикъ *П. Наумовъ.*

Копія.

Въ Вятскую губернскую земскую управу.

Дорожнаго статистика П. И. Наумова,

докладная записка.

Въ числѣ дорогъ, намѣченныхъ губернскимъ земскимъ собраніемъ XXXIV очередной сессіи къ экономическому изслѣдованію въ 1901 году, включенъ между прочимъ и подъѣздной путь отъ Главно-Холуницкаго завода къ станціи Ардаши Пермской желѣзной дороги.

Будучи командированъ нынѣ губернскою земскою управою для непосредственнаго ознакомленія на мѣстѣ съ общимъ характеромъ грузонапряженности и грузонаправленія какъ изслѣдованныхъ уже грунтовыхъ дорогъ губерніи, такъ и подлежащихъ къ изслѣдованію въ нынѣшнемъ году, имѣю честь сообщить въ губернскую управу нижеслѣдующіе факты и основанныя на нихъ соображенія относительно подъѣздного пути Холуница-Ардаши: по личному отзыву г. управляющаго заводами Холуницкаго горнаго округа, А. А. фонъ-Зигель, путь этотъ, несмотря на два эксплуатаціонные года, протекшіе со дня открытія движенія по Пермской желѣзной дорогѣ, для цѣлей Холуницкихъ заводовъ до сихъ поръ не имѣлъ

сколько-нибудь серьезнаго значенія и не имѣетъ таковаго и въ настоящее время. Заводоуправленіе до сихъ поръ предпочитаетъ отправлять свои грузы на станцію Вятка, хотя эта послѣдняя отстоитъ отъ Главной Холуницы на 15 или 16 верстъ далѣе, чѣмъ станція Ардаши. Дѣло въ томъ, что вощики, доставляя заводскій грузъ въ Вятку, почти всегда имѣютъ грузъ на обратный проѣздъ; избѣгая такимъ образомъ непроизводительнаго возвращенія порожнякомъ, вощики довольствуются меньшею платою за провозъ грузовъ по сравненію съ той, которая для нихъ была бы необходима при доставкѣ грузовъ на станцію Ардаши, не дающей имъ почти никакихъ грузовъ при обратномъ проѣздѣ. Нѣкоторую компенсацію при такихъ условіяхъ заводоуправленіе предполагало найти въ провозѣ со станціи Ардаши уральской руды; однако, опытъ полученія таковой, сдѣланный въ прошломъ году, оказался неудачнымъ, такъ какъ руда, доставленная по желѣзной дорогѣ, обошлась дороже мѣстной на 5 или на 6 коп. въ пудѣ.

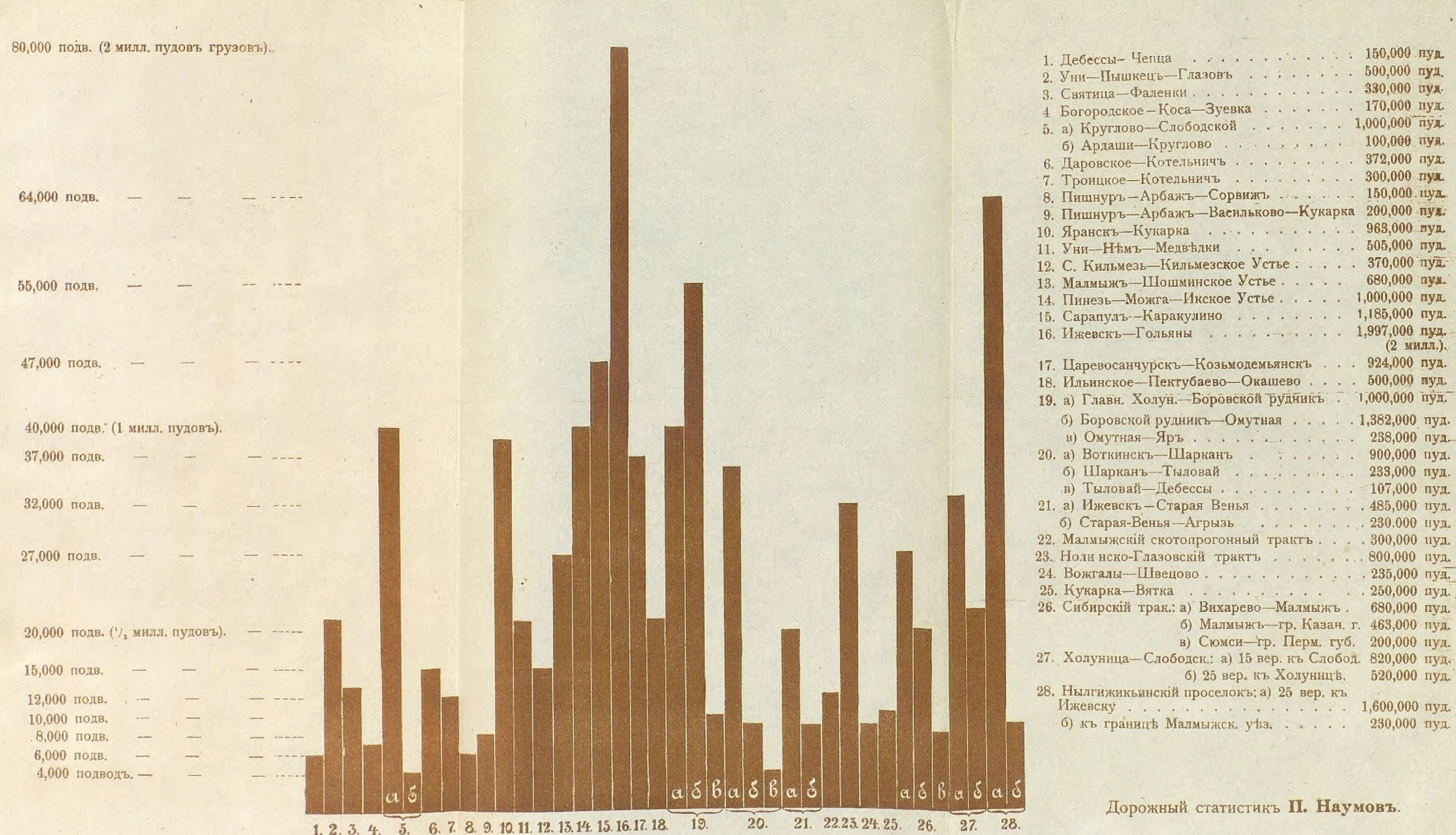
Что же касается того времени, когда будетъ оконченъ постройкою Высочайше утвержденный нынѣ рельсовый путь, Петербургъ-Вятка, то направленіе Холуницкихъ грузовъ тогда радикально измѣнится: по мнѣнію г. фонъ-Зигель, Холуницкій заводъ тогда почти всѣ предметы своего производства, въ количествѣ 600 или 700 т. пудовъ, направитъ на станцію Ардаши, вслѣдствіе чего грузоподъемность пути, Холуница—Ардаши, настолько будетъ значительною, что представляется вѣроятнымъ сооруженіе узкоколейный желѣзной дороги.

Съ другой стороны, непосредственный опросъ нѣкоторыхъ изъ обывателей, хорошо освѣдомленныхъ съ мѣстными условіями, показалъ, что экономическое значеніе проселка Холуница-Ардаши для того района, который бы могъ быть имъ обслуживаемъ, слѣдуетъ признать весьма ограниченнымъ, такъ какъ всѣ сношенія края, промышленныя, торговыя и административныя, самымъ тѣснымъ образомъ связаны съ г.г. Слободскимъ, Вяткой и отчасти съ ближайшими торговыми селами.

Все вышеизложенное по необходимости приводитъ къ тому заключенію, что детальное изслѣдованіе этого подъѣздного пути, по выработанной программѣ, въ нынѣшнемъ году представляется преждевременнымъ и должно быть отложено, если не до открытія движенія по линіи Петербургъ-Вятка, то, по крайней мѣрѣ, до перваго заявленія о необходимости таковаго изслѣдованія со стороны частныхъ лицъ или учрежденій, непосредственно заинтересованныхъ въ его значеніи и содержаніи.

Дорожный статистикъ *П. Наумовъ.*

Діаграмма грузоподъемности грунтовыхъ дорогъ Вятской губерніи.




2007056509